جامعة الجزائر
كلية الحقوق - بن عكنون -

تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي
في تقنين الطيران المدني الجزائري رقم 98/06
المؤرخ في 27 جوان 1998 ، و في التشريعات المقارنة
- دراسة تحليلية-

مذكرة تخرج لنيل درجة الماجستير في العقود و المسئولية

مقدمة من الطالب = **طبيب عزالين** إشراف الأستاذ= **الدكتورمحمودي مراد**

لجنة المناقشة

الأستاذ الدكتور زروتي الطيب = رئيسا
الأستاذ الدكتور محمودي مراد = مشرفا و مقررا
الأستاذ بوعلام يايسي = عضوا

تاريخ المناقشة = 16 جويلية 2003

باسم الله الرحمن الرحيم

الشـــكـــر

الشـــكـــر

أتقدم بالشكر الجزيل إلى الأستاذ الدكتور محمودي مراد،
الذي قبل الإشراف على هذه المذكرة، وعلى المساعدات و
التسهيلات المقدمة من طرفه و هذا معروف عنه.و أرجو من الله
أن يجزيه حسن الجزاء.
كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل زملائي من موظفين و إطارات في الشركة
الجزائرية للتأمينات، وكالة الصنوبر البحري، الوحدة الثانية، المديرية
العامة، إطارات المديرية المركزية لإعادة التأمين، الأصدقاء و إطارات
شركة الخطوط الجوية الجزائرية على المساعدات الكبيرة التي قدموها
لي و على تشجيعاتهم.

الإهـــداء

إلى روح أعز الناس في الوجود
إلى روح والدتي الغالية الطاهرة
أدعو لها بالمغفرة و حسن المآب

إلى والدي أطال الله في عمره على حسن متابعته لي
في مشواري الدراسي و تشجيعاته المتواصلة.
إلى أخوتي كل واحد باسمه ، على المساعدة والتتشجيع و أ خص
بالذكر أحمد، محمد، مريزق، ليندة، رشيدة، زوجها و أبنائها خاصة سماح،
وإلى أختي فاطمة.
إلى كل الأصدقاء و الأقارب و الأحباب ،
داعيا من الله أن يجزيهم عني حسن الجزاء.

المقدمـ ـ ـ ـة

مــقــدمــة

لا شك أن موضوع النقل الجوي يعد من المواضيع الجديرة بالبحث و الدراسة. وأهميته تكمن، في أنه يمثل أداة محورية للتبادل لدى التجمعات الوطنية والدولية على حد سواء. و لما كان الإنسان دائما في حاجة إلى التنقل من مكان إلى آخر لدواعي مختلفة، و البضائع والسلع التي يجب نقلها من جهة إلى أخرى تنفيذا لعقود مبادلات،استلزم على المكلف بهذا النقل أن يؤمن مسئوليته اتجاه الأطراف المتعاقد معه.

الجدير بالإشارة إليه،أن مسألة النقل تعد لا فقط حيوية بالنسبة للناقل الجوي و المتعاقد معه و المؤمن لعملية التأمين ، و لكن بالنسبة للمجتمع و الدولة أيضا و ذلك بالنظر للتداعيات الاقتصادية و الاجتماعية المترتبة عنه ، و التي تعود سلبا أو إيجابا على كافة الأطراف و لو بدرجات متفاوتة. و مما يزيد من حيوية هذا الموضوع،أنه يركز على المحاور الرئيسية التالية :

.محور علاقة النقل الجوي بالدولة : بحيث يكون لكل دولة سيادة على إقليمها ،أن تمارس تلك السيادة كاملة على مجالها الجوي. و في هذا الصدد نصت المادة 44 من معاهدة CHICAGO 1944 في مادتها الأولى الفقرة الأولى ، أن لكل دولة على الفضاء الجوي الذي يعلوها سيادة كاملة و مطلقة. والاعتراف بهذا الحق ، يأتي من منطلق تأكيد مبدأ سرية و أمن الدولة على المناطق الموجودة فوق إقليمها.

.محور علاقة النقل الجوي بالاقتصاد: بحيث يعد النقل الجوي مرفقا أساسيا من المرافق التي يعتمد عليها النشاط الاقتصادي.و من خلاله، يقاس مدى تطور الدول و درجة تقدمها في مجال النقل الجوي بمختلف أنواعه.

محور علاقة النقل الجوي بالمجتمع: و هي تلك العلاقة التي تصور الصراع الدائم الذي كان يعيشه الإنسان مع الطبيعة، بحيث سمح له النقل الجوي من أن يقتحم مجالا كان من الصعب عليه اختراقه في فترة زمنية خلت. و بمجرد أن اكتشف الطائرة،تغيرت الموازين فأصبح الإنسان يبحث أكثر في هذا المجال كي يسخره لخدمته و خدمة الإنسانية جمعاء. و قد ازدادت أهمية النقل الجوي عندما تناقصت أخطار الطيران ، فأصبح وسيلة لتقريب المسافات بين الشعوب و توطيد أواصر العرى بينهم، و التعايش بين مختلف الأجناس و تبادل الحضارات و الثقافات.

.محور علاقة النقل الجوي بالمسئولية : إذا كان النقل الجوي يخدم المجتمع ،فإن المسئولية تخدم بدورها النقل الجوي. على أساس أن هذه المسئولية ليست إلا نتيجة من النتائج المترتبة على إخلال الناقل الجوي بالتزاماته التعاقدية مع المتعاقد معهم من أشخاص مسافرين و أصحاب بضائع و أمتعة و من الغير، متى تسبب بفعله و نشاطه في إحداث أضرار و خسائر لهؤلاء.

.إن مسئولية الناقل الجوي أضفت على هذا النقل طابعا دوليا ، نظرا لاقتحام الإنسان و بواسطة الطائرة مجالات و حدود أقاليم دول أجنبية يتعرض فيها أثناء رحلته الجوية إلى مخاطر جسيمة. و تحسبا للآثار الوخيمة من جراء حوادث الطيران ، تحددت مسئولية الناقل الجوي بشكل يلزم هذا الأخير أن يحتاط بكافة التدابير الضرورية قصد تفادى تلك المخاطر.

.إن مسئولية الناقل الجوي وإن كانت محل خلاف بين الفقه و القضاء الدوليين حول مفهومها ، طبيعتها ، أساسها و أحكامها،إلا أن الكل يجمع على أنها ترتب التزامات في ذمة الناقل الجوي أو تابعيه يلزمه التعويض عن تلك الخسائر و الأضرار.

. إن تأمين المسئولية على النقل الجوي ، يستهدف إقامة الدليل على أن الناقل الجوي مسئول في جميع الحالات، متى لم يقدم هذا الأخير دليلا على أنه و تابعيه اتخذوا كافة التدابير الضرورية و تعذر عليهم دفعها.

.إن المسئولية المدنية للناقل الجوي، تختلف بحسب اختلاف وجهات نظر الدول حول النظام القانوني الذي يجب أن يحكم هذه المسئولية. ومحاولة منها لتوحيد المفاهيم و أيضا تجميع الآراء و الحد من التضارب ، ظهرت اتفاقية وارسو لسنة1929.و من جملة الأهداف التي كانت ترمي إليها، توحيد قواعد و أحكام المسئولية بواسطة برتوكولات و معاهدات معدلة لها تارة و مكملة لها تارة أخرى.

. **محور علاقة النقل الجوي بالتأمين :** باعتباره مرفق يخدم الجمهور ، نظرا للمخاطر المترتبة عنه، فإنه تحددت مسئولية الناقل الجوي بشكل يرغم هذا الأخير على اتخاذ الاحتياطات اللازمة و يرتب في ذمته التزاما بجبر و إصلاح الضرر المتمثل في التعويض.

. إن التأمين كالمسئولية و أهميته لا تقل عن أهمية المسئولية ،لأن اتفاقية VARSOVIE حتى وإن لم تتناول هذا النظام الكفيل بضمان حقوق الضحايا من جراء حوادث الطيران ، فان برتوكول LA HAYE لسنة 1955 تناول كيفية ضمان حقوق هؤلاء . و صدرت توصية بهذا الشأن تتضمن النظم الكفيلة بضمان حقوق المضرور سواء بواسطة التأمين أو بواسطة الضمانات التي تقدمها البنوك.

.إن تأمين مسئولية الناقل الجوي تأمين إجباري ، يتوقف بالدرجة الأولى على مدى تحقق الفعل الضار من جانب المكلف بعملية النقل و ما يخلفه هذا الفعل الضار من خسائر و أضرار تلحق بالمتعاقد معه و بالغير ممن لا تربطه بم أية رابطة قانونية . و على هذا الأساس يتحدد نطاق تأمين مسئولية الناقل الجوي في الصور أو الحالات التالية :

. صورة تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي على المسافرين: و هي من أبرز صور التأمين الجوي للمسئولية ، نظرا لجسامة الخطر المترتب عنها و المؤدي إلى الوفاة أو الإصابة الجسمانية التي تخلف عاهة أو عطب مستخدمين. و هنا نفتح قوسا للقول بأن تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمتعاقد معه مسافرا كان أو صاحب بضاعة ، لا يعني التأمين الذي يبادر به لأجل مصلحة تابعيه من مستخدمين و عمال و تقنيين.لأن مجال هذا التأمين يخضع لأحكام و قواعد التأمين الجماعي للأشخاص ، بينما يخضع تأمين المسئولية لقواعد و أحكام التأمين الجوي.

.صورة تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي على الأمتعة و البضائع: وهي الصورة الثانية و المتمثلة في تأمين مسئوليته على الأمتعة و البضائع المودعة تحت تصرفه وحراسته . و تختلف هذه الصورة عن الصورة الأولى ، في كيفية التعويض و الحدود القصوى للتعويض . فيشمل التعويض كل الأمتعة و البضائع، متى قدم صاحب الشأن الدليل على تسليمها للناقل الجوي. و تناولته المادة 146من تقنين الطيران المدني الجزائري.

.تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالغير على السطح: في هذه الصورة تنعكس آثار المسئولية على المضرور بشكل خطير، كما جاء في نص المادة 157 من تقنين الطيران المدني الجزائري. و يهدف هذا التأمين تغطية كافة الأضرار التي تلحق الأشخاص و الأموال الموجودة على سطح الأرض من جراء سقوط جسم أو شيء من على الطائرة . وتقضي المادة الثانية الفقرة الأولى من اتفاقية ROMA 1952، على أن الالتزام بتعويض الأضرار التي تسببها الطائرة، التزام يقع على مستثمر الطائرة.

الجدير بالإشارة إليه في الأخير، أن موضوع تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي لازال رغم أهميته و حيويته، يطرح الكثير من التساؤلات، تصل إلى حد الإشكاليات التي تستوجب منا البحث و التحليل بنوع من التدقيق و التفصيل في

عناصرها الكلية و الجزئية على حد سواء. و لعل من أهمها، نذكر على سبيل المثال لا الحصر الإشكاليات التالية:

كيف واجه المشرع الجزائري مسألة توحيد قواعد المسئولية في النقل الجوي و موقف الاتجاه الدولي الحديث نحو تبني أساس آخر للمسئولية يقوم على فكرة المخاطر و تحمل التبعة، و كيف واجه مسألة إقرار نظام التأمين الجوي كوسيلة من وسائل دفع المسئولية ؟

هل جاء تقنين الطيران المدني الجزائري رقم 98/06 المؤرخ في1998.06.27، بتصورات جديدة على خلاف ما ورد في الاتفاقيات و البرتوكولات الدولية من أحكام تخص مسئولية الناقل الجوي و تأمين هذه المسئولية، علما بأن النقل الجوي في الجزائر، كان يخضع قبل صدور تقنين الطيران المدني الجديد لأحكام التقنين المدني و التقنين التجاري و بعض القوانين المنضمة للملاحة الجوية ؟

هل يخدم الاتجاه الدولي نحو توحيد قواعد المسئولية في النقل الجوي و اعتبارها مسئولية موضوعية مطلقة قائمة على أساس المخاطر و تحمل التبعة، هل يخدم مصالح الأنظمة القانونية المتضاربة في الرؤى تفاديا للخطأ المفترض و الخطأ الواجب الإثبات كأساس للمسئولية ؟

وهل حسمت المعاهدات والاتفاقيات الدولية و الأنظمة ، مسألة المسئولية بإقرارها نظام التأمين الجوي كوسيلة من وسائل دفع هذه المسئولية ؟

كل هذه الإنشغالات و التساؤلات التي تعتبر بالأساس و الجوهر جملة من الإشكاليات ، سوف نحاول الإجابة عنها بالشرح و التفصيل من خلال أربعة فصول:

الفصل الأول: ماهية النقل الجوي.

الفصل الثاني: مسئولية الناقل الجوي.

الفصل الثالث: القواعد المشتركة في تأمين المسئولية المدنية .

الفصل الرابع: النظام القانوني للتأمين الجوي.

الفصــل الأول

مـاهيــة النقــل الجــوي

الفصل الأول

ماهية النقل الجـ ـوي

نتناول في هذا الفصل ماهية النقل الجوي وذلك من خلال أربعة مباحث، بحيث نعرف في المبحث الأول و من خلال مطلبين بالنقل الجوي. في المطلب الأول نناقش فكرة إبرام عقد النقل الجوي لأن عملية النقل الجوي في حقيقتها عملية مادية،يأتي العقد ليضفي عليها الصبغة القانونية وفي المطلب الثاني، نتناول أداة النقل الجوي و هي الطائرة.

في المبحث الثاني نتناول خصائص النقل الجوي أو بالأحرى خصائص عقد النقل الجوي ومن خلال مطلبين.في المطلب الأول نتناول عقد النقل الجوي بين الرضائية و الإذعان ، و في المطلب الثاني تجارية عقد النقل الجوي.

أما المبحث الثالث فنخصصه في مطلبين لأنواع النقل الجوي.في المطلب الأول نتناول النقل الجوي الداخلي و في المطلب الثاني النقل الجوي الدولي.

و في المبحث الرابع من هذا الفصل ، نتناول في المطلب الأول أهمية النقل الجوي من الناحية الاجتماعية ، و في المطلب الثاني أهمية النقل الجوي من الناحية الاقتصادية.

ولعل سبب تقديم ماهية النقل الجوي في الفصل الأول، يعود لأن من خلال تحديد هذه الماهية يسهل معرفة و فهم الموضوع ،خاصة وأن التعريف بأي موضوع يعتبر م أساسيات البحث الأكاديمي.

وتعمدنا في المبحث الأول تعريف النقل الجوي، ذلك لأن النقل الجوي يظهر في صورة عقد و لا يتحقق إلا بواسطة أداة النقل و هي ـ الطائرة ـ.*

في المبحث الثاني تناولنا خصائص النقل الجوي،خصائص يستمدها النقل الجوي من طبيعة العقد ذاته.أما المبحث الثالث و المتضمن أنواع النقل الجوي، فهو يندرج تحت عنوانين رئيسيين: النقل الجوي الداخلي و النقل الجوي الدولي و لكل نوع مجاله و أحكامه. وفي المبحث الرابع،أهمية النقل الجوي من الناحيتين الاجتماعية والاقتصادية بالأرقام و التحاليل.

---

* يتحقق النقل الجوي بواسطة كل جهاز محلق في السماء، و بغض النظر عن موضوع النقل و طبيعة ذلك الجهاز المخصص للطيران.فقد يكون طائرة عادية أو طائرة شحن أو طائرة مروحية معدة للأبحاث و التجارب.

المبحث الأول
إبرام عقد النقل الجوي و أداته

نتناول في المبحث الأول كيفية إبرام عقد النقل الجوي و أداة النقل الجوي الطائرة في مطلبين، بحيث نخصص المطلب الأول لإبرام عقد النقل الجوي والمطلب الثاني لأداة النقل الجوي.

المطلب الأول
إبرام عقد النقل الجوي

يعتبر النقل الجوي مرفقا من المرافق الجوية المتعددة والمتمثلة في الأعمال الجوية: من رصد جوي ، اكتشافات ، تجارب جوية ، طيران جوي خفيف و طيران جوي تابع للخواص. و يصفه الفقهاء بالعملية المادية المتمثلة في نقل الأشخاص و البضائع ، فيأتي العقد ليضفي الصبغة القانونية و يحولها من مجرد عملية مادية إلى تصرف قانوني يرتب التزامات في ذمة طرفيه.

و مادام أن النقل الجوي يقترن بعقد، فإن عقد النقل الجوي يعرف : " بأنه عقد يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل الجوي بنقل شخص آخر يكون مسافرا في نقل الأشخاص و شاحنا مرسلا في نقل البضائع من مكان إلى آخر خلال مدة معينة جوا بواسطة الطائرة و نظير أجر". (1) و يعرف أيضا بالاتفاق الذي يبرم بين من يرغب السفر أو مرسل البضاعة و بين الناقل الجوي ، يتعهد هذا الأخير بمقتضاه بنقل المسافر و أمتعة أو نقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد و ذلك مقابل أجر يدفعه راغب السفر أو مرسل البضاعة.

يخضع عقد النقل الجوي شأنه في ذلك شأن سائر العقود الأخرى ، إلى القواعد العامة في العقود من حيث أركانه و خصائصه و من حيث توافر الشروط الموضوعية فيه من رضا و محل و سبب. و في هذا الصدد يؤكد المستشار عدلي أمير خالد، بأن عقد النقل الجوي لا يختلف عن غيره من عقود النقل الأخرى و على ذلك يعرفه: " بأنه اتفاق بين طرفين أحدهما الناقل والآخر إما الراكب أو الشاحن يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو بنقل بضاعته من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة محددة و لقاء أجر محدد".(2)

---

1)-راجع : الدكتور أبو زيد رضوان ،القانون الجوي- قانون الطيران التجاري- ، الطبعة لم تذكر ، ملتزم الطبع و النشر دار الفكر العربي القاهرة، السنة لم تذكر ،ص 264،فق1.

2)- راجع : المستشار عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد و المستحدث من أحكام النقض و أراء الفقه، الطبعة لم تذكر، منشأة المعارف الإسكندرية ، السنة 1997 ص 9، فق1.

و على ضوء ما تقدم نسجل الملاحظات التالية:

- عقد النقل الجوي من العقود التبادلية.
- عقد النقل الجوي يتحدد ابتداء من نقطة القيام و انتهاء بنقطة الوصول المتفق عليهما سابقا.
- أطراف العقد هما : أولا الناقل الجوي و ثانيا الراكب أو المسافر وأمتعته في نقل الأشخاص والمرسل أو الشاحن في نقل البضائع.
- يستغرق النقل الجوي مدة زمنية محددة.
- أداة النقل الجوي هي الطائرة.

أولا/ موضوع العقد : يختلف عقد النقل الجوي باختلاف موضوع النقل.

1) نقل الأشخاص و الأمتعة: ينعقد عقد النقل الجوي للأشخاص و الأمتعة ، بمجرد تزويد المسافر بتذكرة نقل مشتملة على البيانات الإلزامية التي يستوجبها القانون. و العبرة من ذلك تمكين هذا المسافر من معرفة شروط نقله و نقل أمتعته الشخصية نظير أجر يدفعه هذا الأخير. و هو الشرط الرئيسي الذي تقضي به المادة 3 الفقرة 1 من شروط إليانا، حيث لا يمكن إصدار تذكرة السفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة.(1)

2) نقل البضائع : ينعقد عقد النقل الجوي للبضائع ، بمجرد تمكين الناقل الجوي من طرف المرسل أو الشاحن من نقل البضائع ، و ذلك بوضعها تحت تصرفه نظير أجر يدفعه. والتزام الناقل ليس فقط بالمحافظة على البضاعة أثناء المدة التي توجد تحت حراسته ، و إنما نقلها و تسليمها إلى المرسل إليه المعين في خطاب النقل الجوي.(2)

و الملاحظ أن في هذا النوع من العقود يظهر طرف ثالث و هو المرسل إليه ، الذي تنصرف إليه بعض الالتزامات و نأتي إلى ذكر أكثر تفاصيل في هذا الموضوع حينما نتناول صور المسئولية. علما بأن مسئولية الناقل الجوي هي نتيجة أو أثر من الآثار القانونية المترتبة عن عقد النقل الجوي.

----

1) - أنظر:المادة 134من تقنين الطيران المدني الجزائري،الجريدة الرسمية 48 الصادرة في 4 ربيع الأول عام1419،الموافق ل27 يونيو1998 .

2)- راجع :د.فريد العريني-القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي و الدولي - دار المطبوعات الجامعية أمام كلية الأسكندرية. مصر.الطبعة لم تذكر ، السنة 1997، ص 181 ، فق3.

ثانيا/ أطراف العقد: يختلف عقد النقل الجوي تبعا لاختلاف موضوع النقل. ففي عقد نقل الأشخاص نجد الناقل الجوي و المسافر بينما في عقد نقل البضائع نجد الناقل الجوي والمرسل،يضاف إليهما شخص ثالث قد يتدخل في تنفيذ العقد يدعى المرسل إليه، فتنصرف إليه بعض الحقوق و يتحمل بعض الواجبات.

1) الناقل الجوي : لم تعن اتفاقية(Varsovie) لسنة 1929 بتعريف الناقل الجوي و لم تواجه صورة تنفيذ عقد النقل بواسطة أشخاص آخرين ليسوا أطرافا في العقد. و تداركا منها لهذا النقص ، جاءت اتفاقية (Gualadakhara) المبرمة في المكسيك سنة 1961 والمتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي و خاصة تلك المتعلقة بتحديد صفة الناقل الجوي ، فميزت بين الناقل الجوي المتعاقد و الناقل الجوي الفعلي في المادة الأولى منها فعرفت الأول بأنه:" شخص طرف في عقد النقل محكوم بالاتفاقية و مبرم مع مسافر أو مرسل أو مع شخص يعمل لحساب المسافر أو المرسل "(١). ثم عرفت الناقل الفعلي بأنه:" شخص غير الناقل المتعاقد ، ينفذ كليا أو جزئيا النقل وذلك بمقتضى إذن صادر من الناقل المتعاقد و لكنه لا يعتبر فيما يتعلق هذا الجزء، ناقلا متتابعا طبقا لاتفاقية وارسو فيفترض وجود الإذن حتى يوجد الدليل العكسي".

تولى تقنين الطيران المدني الجزائري المؤرخ في 27 يونيو1998، تعريف الناقل الجوي في المادة9 من الفصل الأول المتعلق بالأحكام العامة:" تتولى شركة أو عدة شركات وطنية للنقل الجوي العمومي وخدمات العمل الجوي". (2)

و يمكن تكليف شركة أو عدة شركات وطنية للنقل الجوي بتأدية تبعات الخدمة العامة، مقابل استفادتا من تعويض مالي تحدده الدولة وفق الحقوق و الواجبات الواردة في دفتر الشروط المحدد عن طريق التنظيم. و قد يكون الناقل الجوي شخصا طبيعيا من جنسية جزائرية أ شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.(3)

و يلاحظ في هذا التعريف بأن المشرع الجزائري حدد الناقل تحديدا عاما ، فقد يكون شخصا معنويا من أشخاص القانون العام أو شخصا معنويا من أشخاص القانون الخاص.

---

1)- راجع : د.محمود مختار بريري ، قانون الطيران وقت السلم، ملتزم الطبع و النشر دار الفكر العربي القاهرة، طبعة 1985، ص 104،ف2. و ص 105،فق3.

2)- أنظر: المادة 9 من تقنين الطيران المدني الجزائري،الصادر تحت رقم 98/06 ،مستخرج من الجريدة الرسمية العددرقم 48 و المؤرخ في 27 يونيو 1998

3)- أنظر: المادة 10 من تقنين الطيران المدني الجزائري ، المشار إليه أعلاه

أ- الناقل الجوي العام : أنشأت شركة الخطوط الجوية الجزائرية AIR Algérie سنة 1947، و كانت آنذاك تسمى ـ الشركة العامة للنقل الجوي ـ لتصبح ابتداء من 18 فيفري1963 شركة وطنية تابعة لوزارة النقل بنسبة51% من الرأسمال الاجتماعي. و في سنة 1970 و بنسبة من الأسهم المستغلة من طرف شركات أجنبية استرجعتها الدولة الجزائرية، يرتفع رأسمال الشركة إلى 83% ـو يتحول إلى 100% و تستحوذ الدولة الجزائرية على كامل رأسمال الشركة فتصبح شركة وطنية تخضع لهيمنة و رقابة الدولة الجزائرية بعد استرجاع 17% المتبقية في 15 ديسمبر1972. و منذ هذا التاريخ ، أصبحت شركة الخطوط الجوية الجزائرية مؤسسة عامة تيمن على قطاع النقل الجوي بنوعيه الداخلي و الدولي. (1)

و بنسبة 500 رحلة أسبوعيا نحو26 نقطة داخل التراب الوطني،و30 رحلة أسبوعية نحو36 نقطة اتجاه خارج التراب الوطني من دول المغرب و المشرق العربي و أوربا و إفريقيا، نجد بأن نشاط هذه الشركة لا يلبي احتياجات السوق الذي يطمح إلى أكبر عدد ممكن من الرحلات استجابة للطلبات المتزايدة ،خاصة و أن قطاع النقل الجوي من القطاعات الإستراتيجية التي يرتكز عليها اقتصاد الدولة.(2)

ب- **الناقل الجوي الخاص:** أعطى تقنين الطيران المدني الجزائري رقم98/06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 و المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني للشركات الخاصة، فرصة الاستغلال و الاستثمار في مجال النقل الجوي ، و سمح لها بجلب أكبر عدد من الطائرات استجابة لمتطلبات السوق في مجال نقل الأشخاص و البضائع.

و بات لزاما على شركة الخطوط الجزائرية كشركة تابعة لقطا النقل الجوي العمومي ، مراجعة استراتيجيتها التجارية في مجال تقديم الخدمات و تجديد أسطولها الجوي في وقت يشهد فيه البقاء للأقوى و الأحسن.

----

1)- راجع : الوثيقة التمثيلية لشركة الخطوط الجوي الجزائرية ، دورية صادرة عام 1992 من مديرية الإعلام، قسم الأرشيف التابع للمديرية العامة للخطوط الجوية الجزائرية ،موريس اودان الجزائر، ص ٤.

2)- راجع : الوثيقة التمثيلية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية ، دورية صادرة عام 1992المرجع السابق ذكره ،ص4.

و من بين أوائل شركات النقل الجوي التابعة للقطاع الخاص، نذكر على سبيل المثال:
ـ شركة الخطوط الجوية الخليفة :والتي أنشأت بموجب القانون رقم 98/06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، و ذلك يوم 09 أوت1999.وهي تشتغل بأسطول جوي يقدر ب19 جهازا و 2.500 مستخدما ينقسم بين تقنيين طيارين و آخرين عاديين ، و تقطع بمعدل ٢٣ رحلة يوميا نحو مختلف جهات القطر الجزائري و نحو دول أخرى عربية و أوربية.(1)
- **الخطوط الجوية أنتينا :** و التي باشرت عملياتا في 04 أوت1999 ، مستغلة بذلك جهاز من نوع بوينغ٧٣٧-٢٠٠ يربط الخط:حاسي مسعود أين يوجد مقرها الاجتماعي بأوروبا–الجزائر بأوربا– الجزائر بالمدن الفرنسية.و بنفس الجهاز ظلت تشتغل إلى غاية27جانفي2001،حيث تحولت بعد ذلك إلى مجموعة الخليفة للطيران و كانت من جملة الأهداف المسطرة :(2)

- النقل المنتظم للأشخاص و البضائع ، النقل غير المنتظم للأشخاص البضائع ،و هذا النوع من النقل لم يكن موجودا في السابق أو على الأقل شائعا و الذي يدعى بالنقلcharter ،أو طيران الأعمال بواسطة النقل الجوي « jet » الخاص بنقل المؤتمرين ، الرياضيين و السياح.
- الخدمات الجوية التي تشمل الرصد الجـوي ، الاكتشافات ، و النـقل الجـوي الخدمـاتي ، كنقل النفط.

التاكسي الجوي أو الطائرة السريعة التي تعمل عبر أجهزة« **ZIM ALGERIE** » للطيران يضاف إلى ذلك جهاز**BOEING 730-C** ، و إيجار جهازين آخرين من نوع**AIR-BUS 310.300** و BOEING 737.400، زودت بهم شركة أنتينا بموجب عقد تصرف أو عقد إيجار.
إلى جانب شركات نقل جوي تابعة للخواص و منها صحراء للطيران و أوازيس للطيران و كلها تنشط في إطار خوصصة قطاع النقل الجوي الذي يعمل بالموازاة مع قطاع النقل الجوي العمومي من أجل استدراك النقائص التي كانت موجودة في السابق .
. الإيجار في النقل الجوي : يحدث أن يقوم الناقل الجوي باستئجار طائرة عارية أو بطاقمها فتقوم إشكالية اكتساب صفة الناقل الجوي. و الجدير بالإشارة إليه ، أنه حتى يكتسب التاجر صفة الناقل الجوي، يشترط أن يستغل إيجار الطائرة في تقديم خدمات النقل الجوي للآخرين.

----
1) ـ ـ راجع : الوثيقة التمثيلية لشركة الخطوط الجوية الخليفة ،تاريخ إنشاء شركة الخطوط الجوية الخليفة ،المديرة العامة ، سبتمبر 2000، ص2.1
2) ـ ـ راجع : الوثيقة التمثيلية لشركة أنتينا للنقل الجوي، تاريخ إنشاء شركة أنتينا للطيران ، عن مديرية الوسائل البشرية ،ص 1،فق 1 و ما يليها من الصفحات 3.2.1، جانفي2001.

و لا يكون النقل جويا ، إذا استأجر الناقل الطائرة لأغراضه الخاصة . و في هذا الصدد نشير، بأن شركة أنتينا قامت باستئجار طائرتين عاريتين من نوع BOEING قبل تحولها إلى الخطوط الجوية الخليفة. كما قامت شركة الخطوط الجوية الخليفة باستئجار ما يعادل نصف أسطولها الجوي و المقدر بتسعة عشر طائرة، يدخل ذلك في إطار عقد إيجار يربط هذه المنشأة الجوية بشركات نقل أجنبية.(1)

و من الأهمية بما كان أن نشير في الأخير، أن الوكالات السياحية التي تنشط في مجال النقل الجوي للأشخاص، تكتسب صفة الناقل الجوي بالنظر إلى طبيعة الخدمة المقدمة للجمهور. فإذا اقتصر دورها على حجز تذاكر السفر و استلامها من شركة الطيران أو تفويضها لنفس الغرض، فإن في هذه الحالة لا تكتسب صفة الناقل.*

٢) **متلقي الخدمة:**

أ - في **نقل الأشخاص و الأمتعة :** هو المسافر الذي يتولى إبرام عقد النقل الجوي مع الناقل الجوي حينما يريد الانتقال بواسطة طائرة ن مكان إلى لآخر ، أو نائبه سواء كان قانونيا كالولي أو وكيل. و يشترط فيه أن يكون حيا ، و نقل الجثث الهامدة يعد من قبيل نقل الأشياء.(2)

و الولاية في عقد النقل الجوي ، هي نفسها الولاية الموجودة في سائر العقود الأخرى ، فتكون للأب و من بعده للأم. تنص المادة ٨٧ من تقنين الأسرة الجزائري على أن يكون الأب وليا على أولاده القصر و بعد وفاته تحل الأم محله قانونيا، و الأحكام التي تسري على ولاية الأب هي نفسها التي تسري على ولاية الأم.(3) إن العبرة بنقل الأشخاص أحياء ، بحيث لا يكون للناقل الجوي عليهم سلطانا تاما أثناء عملية النقل.

---

* قد يحدث أن تقوم وكالات سياحية باستئجار طائرات و تتولى عملية النقل بنفسها، حينئذ تكتسب صفة الناقل الجوي. و الملاحظ أن هذا النوع من الوكالات السياحية لا يوجد عندنا في الجزائر،ذلك لأن الوكالات السياحية في بلادنا يقتصر دورها على حجز تذاكر السفر و بيعها باسم و لحساب شركة الخطوط الجوية الجزائرية . و من بين هذه الوكالات السياحية:الديوان الوطني للسياحة-.ONAT - و شركة- ألتور- للسياحة.

1) - راجع : د.هاني حمد دويدار، قانونالطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، الطبعة 1994،الصفحة 167،الفقرة3.

2) - راجع : د.محمد حسنين ،الوجيز في نظرية الحق بوجه عام-الأشخاص و الأموال ،الإثبات في التقنين المدني الجزائري،دار النشر المؤسسة الوطنية للكتاب،الجزائر 1985، ص 115 ، فق 5.4.3.

3)- أنظر : المادة 87 من تقنين الأسرة الجزائري ، الصادر بتاريخ 1984 .

ب- في **نقل البضائع** :هو المرسل الذي يبرم عقد نقل البضائع جوا ، سواء بنفسه أو عن طريق نائبه.
و هو المتعاقد في مواجهة الناقل الجوي ، سواء تسلم البضاعة عند إتمام عملية النقل أم عين شخصا آخر يدعى المرسل إليه. و المعروف عن المرسل أنه إذا عين شخص آخر لاستلام البضاعة ، و كأنه تعاقد لأجل هذا الشخص. و بالتالي يحق للمرسل إليه رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوي في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في نقلها ما التزم هذا الأخير بالوفاء بأجرة النقل إلى الناقل الجوي. والجدير بالملاحظة أن حق المرسل ينتهي عند بداية حق المرسل إليه.(1)
تنص المادة 138 من تقنين الطيران المدني الجزائري، في القسم الثاني منه و تحت عنوان : عقد نقل البضائع : "يفضي كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه بأن ينقل بواسطة الطائرة و بمقابل ، من مطار إلى آخر البضائع و المواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني."(2)

المطلب الثاني
أداة النقل الجوي « الطائرة »:

نركز في هذا المطلب على الطائرة بوصفها أداة للملاحة الجوية ، والتأكد من صلاحيتها نظرا للمخاطر الجسيمة التي تتعرض لها لا بوصفها- مالا- و إنما أداة للنقل. و تعرف الطائرة بأنا :" كل آلة تستطيع الارتفاع و التماسك و الانتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض."(3) وتنقسم أحكام الطائرة بوصفها أداة النقل الجوي إلى ثلاثة أحكام :
أولا/ صلاحية الطائرة : تعد الطائرة محورا أساسيا في القانون الجوي عموما و في النقل الجوي أيضا بنوعيه : الداخلي و الخارجي بشكل خاص. و من خلال هذه الأداة نميز أيضا بين كل أنواع النقل بري ، بحري ، أو جوي. و صلاحية الطائرة تثبت من خلال شهادة صلاحية هذه الطائرة: حيث تنص المادة31 من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 على أنه :" يجب أن يكون لدى كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية شهادة بصلاحياتا للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة".(4)

---

1)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ،المرجع السابق ذكره، ص 168،فق4.
2) - أنظر : نص المادة 138 من تقنين الطيران المدني الجزائري ، الصادر بموجب الأمر رقم 98/06 ،المستخرج من الجريد ة الرسمية رقم 48 بتاريخ 27 جوان1998.فقد أسقط لفظ "الأمتعة" من الجملة الرابعة من نص هذه المادة لأنه يرتبط بنقل الأشخاص.
3) - راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري،المرجع السابق ذكره ، ص 15، فق1.و أيضا : المادة1/2 من تقنين الطيران المدني الجزائري، المؤرخ في 27 جوان1998.
4)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري،المرجع السابق ذكره ، ص 16،فق3.

وتتضمن هذه اشهادة جملة من البيانات أهمها : نوع الطائرة و رقم تسجيلها، صور أجهزتا، رقمها الصناعي ، سنة التصنيع و تجديد شهادة الصلاحية بعد إعادة فحصها فنيا حيث تنص المادة 19من تقنين الطيران المدني الجزائري و التي تقابل المادة 10 من تقنين الطيران المصري على:" تقيد الطائرة في سجل ترقيم الطيران حسب الشروط المحددة عن طريق التنظيم ،الطائرات التابعة للدولة باستثناء الطائرات العسكرية،الطائرات المدنية المملوكة لأشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري".(1) ، و قبله نص المادة 18، الذي يجعل من الترقيم شرطا من شروط قابلية و صلاحية الطائرة للطيران.

ثانيا/ طاقم الطائرة : يرتبط أعضاء الطاقم بمستغل الطائرة بموجب عقد عمل. وعرفته المادة146 من تقنين الطيران المدني الفرنسي لسنة 1953 بأنه :" مجموعة الأشخاص يشتغلون بصفة عادية لحسابهم أو لحساب غيرهم، مقابل أجر أو مرتبات". ونظرا لخطورة وظائف طاقم الطائرة ،فإن الحكومات و الدول خصت هؤلاء بحماية خاصة تتمثل في الضمان و الأمن.(2)

تضمنت اتفاقية شيكاغو لعام 1944و التي انضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم 63-84 المؤرخ في 6 أبريل1963 بعض الأحكام الخاصة بطاقم الطائرة ، فنصت على ضرورة حمل الشهادات من طرف قائد الطائرة و طاقمها و شهادات أهلية و إجازات تصدر و تقدم من الدولة التي تم فيها تسجيل الطائرة أو كما نصت عليه المادة 32 الفقرة الأولى من هذه الاتفاقية.

و تنص الفقرة الثانية من نفس المادة على أنه يحق لأي دولة متعاقدة ألا تعترف بالشهادات و الإجازات التي تمنحها دولة أخرى لرعاياها ، و العبرة من ذلك منع التحايل على أحام القوانين الوطنية.

ومن أهم الشروط الواجب توافرها في أعضاء طاقم الطائرة قصد حصولهم على الشهادات:الخبرة، المهارة، السن،الحالة الصحية الجيدة،المستوى العلمي، وهو ما أكدت عليه المادة1/50 من تقنين الطيران المصري لسنة1981.

----

1)- أنظر : المادة 2.1/20 من تقنين الطيران المدني الجزائري،المؤرخ في 27 جوان 1998 و أيضا المادة 28 من نفس التقنين.

2)- أنظر : المادة182 من تقنين الطيران المدني الجزائري في القسم الثاني منه و تحت عنوان - المستخدمون و الملاحون المهنيون- و الفصل التاسع تحت عنوان - مستخدمون الطيران المدني-.

- و راجع أيضا: P.LOUIS CARTOU,le droit aérien ,éditions de presses universitaires de France,1963,page 167,: paragraphe3.

نصت المادة 180 من تقنين الطيران المدني الجزائري المؤرخ في 27 يونيو 1998 :"لا يجوز لأي كان أن يمارس وظائف عضو طاقم قيادة أو عضو من المستخدمين المكملين العاملين على متن الطائرة أو يقوم بخدمة داخل طائرة مرقمة بالقطر الجزائري ،إن لم يكن حائزا شهادات أو رخصا أو شهادات صالحة مناسبة لوظائفه مسلمة و محددة من قبل السلطة المكلفة بالطيران المدني أو شهادة تمنح وفق الشروط المحددة عن طريق التنظيم."

و يفهم من نص هذه المادة بأن المعايير التي تمنح بواسطتها الشهادات لطاقم الطائرة ، متروكة للتنظيم الخاص بقطاعات تكوين و توظيف المستخدمين في قطاع الطيران المدني.

و يفرض المشرع على مستثمر الطائرة أن يضع برامج تدريب لأعضاء طاقم الطائرة ،حتى تتأكد كفاءة هؤلاء و قدرتم على مواجهة ظروف الطيران.(1)

1) **قائد الطائرة** : يأتي على رأس طاقم الطائرة و هو المسئول الأول عن تشغيل و سلامة الطائرة.

يعتبر قائد الطائرة تابعا في ممارسة وظائفه الفنية و الخدماتية لمالك الطائرة ، فهو لا يعمل لحسابه الخاص و إنما يعمل باسم و لحساب مال الطائرة. و باعتباره تابعا لمالك الطائرة فإلى أي مدى يعتبر قائد الطائرة مسئولا عن أعماله؟ و ما هي طبيعة هذه المسئولية؟

قبل الإجابة عن هذين السؤالين، يتعين علينا معرفة طبيعة الوظائف المنوطة بقائد الطائرة خاصة و أنه المسئول الأول عن سلامة الطائرة و سلامة من بداخلها.

أ- **الوظيفة الفنية:** تبدأ قبل الإقلاع فتستمر أثناء الطيران و تنتهي ببوط الطائرة . يتأكد قائد الطائرة من تمام إجراءات صلاحيتها و من تزودها بكمية الوقود اللازمة للرحلة، كما يقوم بقراءة و دراسة التقارير الجوية و المعلومات الملاحية . و يتعين عليه إيداع خطة طيرانه احترام التوجيهات الموجهة إليه من طرف سلطات المطار ، من حيث اختيار ممر الإقلاع و توقفه و التقيد بمعلومات مراقبي الحركة الجوية. ويلتزم قائد الطائرة بإخطار مراقبي الحركة الجوية في حالة الهبوط الاضطراري ، كما يشترط أن يبقى دائما متصلا بالأرض وهو الذي يتخذ القرارات المناسبة و الصعبة إذا تعرضت الطائرة لأي خطر يهددها.

----

1)- أنظر : المادة 179 من تقنين الطيران المدني الجزائري ، الصادر تحت رقم06/98، المستخرج من الجريدة الرسمية العدد 48، بتاريخ27 جوان1998.

وعند الهبوط ،يضطر قائد الطائرة إلى تخفيض سرعة الطيران تبعا لانخفاض مستوى الطيران و تبعا لتعليمات رجال برج المراقبة، وينتهي بتقديم تقرير عن الرحلة إلى الجهات المختصة بمطار الهبوط. (1)

ب- **الوظيفة الإدارية** : يعتبر قائد الطائرة المدير الأول في الطائرة ، بحيث يباشر سلطات على المسافرين وفق ما خولت له اتفاقية طوكيو لعام 1963 إذا أثبت أن أحد الركاب شرع أو ارتكب جريمة، فله أن يحبسه أو ي له في أول محطة ت ل با الطائرة.

ج- **الوظيفة التجارية** : تتمثل في تنفيذ قائد الطائرة لبعض عقود النقل الجوي دون حاجة إلى إذن مسبق من مالكها. كأن يقوم مثلا بتفريغ حمولة أو تسليم بضاعة إلى المرسل إليه.

وفي مقابل ذلك لا يحق له التصرف في البضاعة ببيعها أو رهنها ما لم يحصل على تفويض خاص أو إذن صريح من مالك الطائرة بذلك.(2)

2) **مسئولية قائد الطائرة** : يسأل قائد الطائرة إذا لم يبذل العناية الكافية أثناء قيادته للطائرة. و أغلب الأخطاء التي يرتكبها قائد الطائرة، تتمثل في عدم القيام بمراقبة الطائرة قبل إقلاعها. كأن لا يتأكد من غلق إحدى أبواب الطائرة غلقا جيدا ، أو لم يقم بتزويدها بالوقود الكافي أو أن يصر على اتباع قواعد الطيران بدلا من اتباع تعليمات مراقبي الطيران الجوي رغم سوء الأحوال الجوية.

في كل هذه الحالات ، يكون قائد الطائرة مرتكبا خطأ يوجبه المسئولية. لكن يختلف وضعه لو أنه اختار إحدى الحلول و لم يوفق في استبعاد الخطر حينئذ غلطه في التقدير لا يوجبه المسئولية.(2)

أ- **أساس مسئولية قائد الطائرة** : يلتزم قائد الطائرة بالتعويض على أساس الخطأ التقصيري ،لانعدام الرابطة التعاقدية بينه و بين المضرور على سطح الأرض. و قد حسم برتوكول **(LA HAYE)** الخلاف الذي ثار حول مبدأ تحديد مسئولية الناقل الجوي في اتفاقية**(VARSOVIE)** بين رأي يجعل المسئولية قاصرة على الناقل الجوي و رأي آخر يمد المسئولية إلى تابعي الناقل الجوي و على وجه الخصوص قائد الطائرة. وتنص المادة 14 من برتوكول **(LA HAYE)** :"إذا رفعت الدعوى على تابع الناقل عن ضرر مما أشير إليه في هذه المعاهدة ، فلهذا التابع أن يتمسك بحدود المسئولية التي يحق للناقل أن ينتفع با تطبيقا لأحكام المادة إذا ثبت أنه كان يعمل في نطاق وظائفه".(4)

----

1)- راجع : د.هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره، ص 62،فق1.

2)- راجع : د.محمود مختار بربري ، قانون الطيران في وقت السلم ،المرجع السابق ذكره ، ص 70،فق5.

3)- راجع : د.جلال وفاء محمدين ،دروس في القانون الجوي،الطبعة لم تذكر ، الدار الجامعية ،بيروت ، السنة 1989 ،ص 104،فق3.

4)- أنظر : برتوكول(LA HAYE)، الموقع في الثامن و العشرين من شهر سبتمبر 1955 ،المعدل لبعض أحكام اتفاقية (VARSOVIE)1929.

و عليه يستفيد قائد الطائرة بالحد الأقصى للتعويض ، شأنه في ذلك شأن الناقل الجوي.

ثالثا/ **المسئولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرة و تلحق أضرارا بالغير على سطح الأرض:** تنص المادة الأولى الفقرة الأولى من اتفاقية روما لسنة 1952 على أن لكل شخص أصابه ضررا على السطح ،الحق في التعويض وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ، يكفيه في ذلك أن يثبت أن الضرر نتج عن الطائرة و هي في حالة طيران أو عن شخص أو شيء سقط منها.(1)

فأساس هذه المسئولية هو الخطأ التقصيري ، لأن ليست هناك علاقة عقدية تربط مالك الطائرة بذا الغير و تقوم على فكرة تحمل الطائرة أو مستغليها للمخاطر الجوية . و عليه تعتبر مسئولية قائد الطائرة مسئولية موضوعية تقوم بمجرد تضرر الغير على سطح الأرض ، سواء ارتكب هذا الأخير خطأ أو لم يرتكبه . و يشترط أيضا لقيام هذه المسئولية أن يكون مصدر الضرر طائرة و في حالة طيران أو كما عبرت عنه المادة2/1 من اتفاقية روما للطيران المدني الدولي.(2)

و عليه يستبعد في تحديد حالة الطيران، الضرر الذي تسببه الطائرة و هي رابضة على أرض المطار أو في حالة سحبها أوجرها ،لأن العبرة بتحقق عملية النقل الجوي التي تتم و الطائرة تحلق في السماء نحو اتجاه أو نقطة معينة و من مطار إلى مطار آخر.

و سوف نأتي إلى أكثر تفاصيل في هذا الموضوع ، عندما نتناول أهم صور أو حالات مسئولية الناقل الجوي في المطلب الرابع من المبحث الثاني من الفصل الثاني و المخصص لمسئولية الناقل الجوي و من خلاله تتحدد أهم حالات مسئولية الناقل الجوي بعد معرفة أساس و طبيعة هذه المسئولية.

----

1)- أنظر : نص المادة كاملا من اتفاقية روما و المتضمنة مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير ، ممن يوجد على سطح الأرض.

2)- أنظر: نص المادة1/2 من اتفاقية روما ، و يقابل نص المادة 159 الفقرة 2 من تقنين الطيران المدني الجزائري لسنة1998. و نصها :" يحق لكل شخص يتعرض

لخسارة على السطح في الظروف المحددة في هذا القانون ، التعويض عندما يبرهن أن الخسارة نا تجة عن تحليق الطائرة أو سقوط شخص أو شيئ منها."

راجع أيضا : P.LOUIS CARTOU.Le droit aérien ,la responsabilité de l'exploitant d'aéronef à l'égard des tiers

Loi du 31.05.1924 (art 52 e suivants),dont les dispositions constituent les articles 36 du code de l'aviation civil ,a organisé une responsabilité objective entendue.

المبحث الثاني

خصائص النقل الجوي

من أهم خصائص عقد النقل الجوي أنه رضائي، و يستوي في هذه الخاصية مع سائر العقود المدنية. إلا أنه من جهة أخرى يتميز بطابع الإذعان و أيضا يستهدف الربح . و على هذا الأساس يمكننا إيجاز خصائص عقد النقل الجوي بأنه أولا عقد رضائي و إذعان، و ثانيا أنه من العقود التجارية.

المطلب الأول

عقد النقل الجوي بين الرضائية و الإذعان

أولا/ **عقد النقل الجوي عقد رضائي** : و تتجسد رضائية النقل الجوي من خلال تلاقي الإيجاب و القبول ، اللذان يرتبان فيما بعد التزامات تعاقدية على كاهل المتعاقدين.

1) تلاقي الإيجاب و القبول : ينعقد النقل الجوي لمجرد تلاقي الإيجاب و القبول و تطابقهما سواء ورد العقد على نقل الأشخاص أو على نقل البضاعة. والأصل في عقود النقل أن الناقل يعتبر في حالة إيجاب عام بحيث لا ينعقد العقد ، إلا إذا جاء قبول المسافر أو شاحن البضاعة متطابقا مع هذا الإيجاب شروطه. فإن تحقق هذا التطابق ،لا يجوز للناقل بحسب الأصل أن يرفض إبرام عقد النقل و إلا كان متعسفا و مخلا بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرفق العام.

2) **العينية** في **عقد النقل الجوي** : يظل عقد النقل الجوي صحيحا و منتجا لآثاره ، سواء قام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل أو أحد تابعيه أو تقديم المسافر لوضع نفسه تحت تصرف أو لم يتقدم.

ذلك لأن التسليم ليس شرطا لانعقاد العقد و إنما وسيلة لتمكين الناقل من تسديد التزاماته و المتمثلة في نقل المسافر أو البضاعة من مكان إلى آخر.

3)**الشكلية** في **عقد النقل الجوي** : لا يحتاج عقد النقل الجوي أن يفرغ في قالب شكلي معين ، فعقد النقل الجوي ليس من العقود.(1) و الجدير بالملاحظة أن وثائق النقل لا يؤثر وجودها أو انعدامها على عقد النقل الجوي بل ينحصر دورها في إثبات وجود العقد و مضمونه سواء تعلق الأمر بالنقل الداخلي أو الخارجي.(2)

----

1)- أنظر : المادة 2/139 من تقنين الطيران المدني الجزائري ، المؤرخ بتاريخ 1998.06.27،لا يؤثر غياب أو ضياع هذه الوثيقة أي رسالة النقل الجوي لا على وجود عقد النقل الجوي و لا على صلاحيته.

2)- راجع : د.فريد العريني ، القانون الجوي-النقل الجوي الداخلي و الدولي-، المرجع السابق ذكره، ص 123،ف 4 و د.هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق ذكره ،ص 127،ف4.

ثانيا/ عقد النقل الجوي عقد إذعان : و تتجسد هذه الخاصية من خلال معرفة مفهوم الإذعان في المسائل المدنية و في النقل الجوي.

1) **المفهوم العام للإذعان** في **النقل الجوي** : يقصد بالإذعان في النقل الجوي ، الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفا دون أن يكون لإرادة الطرف المذعن دور. ذلك أن المتعاقد مع شركة النقل الجوية و هو الطرف المذعن لا يناقش الشروط التي تمليها عليه ، بل لا تقبل حتى مناقشته فيها.

أ- الإذعان في المسائل المدنية: يعتبر عقد التأمين من عقود الإذعان ، ذلك أن الطرف المذعن والمتمثل في شركات التأمين غالبا ما يضع شروطا للمتعاقد معها و لا يقبل مناقشته فيها.(1)

ب- الإذعان في النقل الجوي : ينفرد الناقل الجوي المذعن بتحديد مضمون العقد الذي يربطه بالمسافر أو الشاحن . و سبب هذا الإذعان ،المركز الاقتصادي القوي الذي يجعل هذا الناقل يملي شروطه على الطرف الآخر من أجل حسن إدارة مشروعاته ، خاصة إذا علمنا بأن ميدان النقل الجوي معرض لمخاطر جسيمة . و لا يعني الإذعان فرض شروط تعسفية على متلقي الخدمة ، و إنما المراد هو حسن إدارة نشاط النقل الجوي. و يتعين على المشرع التدخل لتقييد سلطان الإرادة التي أ أدت إلى فرض مثل هذا التعسف و الإجحاف.(2) و رغم وضوح صفة الإذعان في عقد النقل الجوي ،إلا أنه ينعقد كسائر العقود الأخرى بتلاقي الإراديتين و تطابقهما.

2) **عدم التعارض** بين **الإذعان و الرضا** : إن اعتبار عقد النقل الجوي من عقود الإذعان لا يجرد من طبيعة الرضائية. ذلك أن انعدام حق مناقشة الشروط التي يمليها الناقل على المتعاقد معه ، ليس إلا تجسيد لسلطة خاصة تقتصر إرادة الطرف المذعن التسليم بها. و عليه لا يثير تفاوت المراكز بين المتعاقدين أية إشكالية أو يجعل العقد محل شك ، إنما التمادي و التعسف في استعمال السلطة هو الذي يستدعي تدخل المشرع لتقييد الحرية التعاقدية إذا كان من شأنها أن تؤدي إلى استغلال الأقوياء للضعفاء.(3)

---

1)- أنظر : المادة 70 من التقنين المدني الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 57-58 المؤرخ في 20رمضان عام 1395 الموافق ل26 سبتمبر1975.

2) - راجع : د. ثروت أنيس أسيوطي ، مسئولية الناقل الجوي في القانون المقارن ، دار النهضة العربية القاهرة ، الطبعة الثانية 1966ص 5، فق2.

3)- راجع : د. ثروت أنيس أسيوطي ، مسئولية الناقل الجوي في القانون المقارن ، المرجع السابق ذكره ، ص 16، فق2.

المطلب الثاني

تجارية عـقـد النـقـل

أولا / عنصر الربح : يستهدف النقل الجوي تحقيق الربح من وراء الخدمات المقدمة للآخرين. و هو بذلك صورة من صور النشاط الاقتصادي و التجاري بالنسبة للناقل ، متى باشر عمليات النقل على وجه المقاولة سواء أعتبره المسافر أو المرسل عقد مدني أو عقد تجاري. فالعبرة بتجارية هذا العمل بالنسبة للتاجر لا بالنسبة للمتعاقد معه. و لا يختلف النقل الجوي عن غيره من أنواع النقل إلا في وسيلة تنفيذه و هي الطائرة.

ثانيا / احتراف النقل الجوي على سبيل المقاولة : يعد الربح من العناصر الجوهرية التي تحقق الصفة التجارية لعقد النقل الجوي ، متى باشره الناقل في شكل مشروع. و يتعين على شركات النقل الجوي تأمين التوازن المالي لنشاطاتا و خدماتا و ذلك بتغطية نفقاتا ي بواسطة مدا خيلها.

إلا أن هذا التوازن مهدد بالمنافسة العشوائية و غير القانونية و غالبا ما يؤدي بشركات النقل إلى الإفلاس ، مما يستدعي تدخل الدول و الحكومات لدعم هذه الشركات المفلسة.(1)

و على هذا الأساس لا بدا من تنظيم هذه المنافسة بواسطة قوانين و لوائح تنظيمية ، المتمثلة في مراجعة الأسعار و ضبطها. و يحدث كل هذا لأجل جلب أكبر عدد ممكن من المسافرين و مضاعفة هذا العدد الذي يبقى الشغل الشاغل لشركات النقل الجوي.

ثالثا / اشتراك عقد النقل الجوي مع العقود التجارية الأخرى في **الربح** : تنص المادة 78 من التقنين التجاري الجزائري : أن عقد النقل اتفاق بين الطرفين ، متى باشره الناقل و على سبيل المقاولة يعتبر تجاريا.(2)

و تجارية عقد النقل الجوي التي تحقق للناقل أرباحا طائلة ، تستند إلى معايير تعمل با جميع شركات النقل العالمية و هي : معيار الدعاية و الإشهار ، الجودة و السرعة في تقديم الخدمات ، و التواجد من خلال فتح نقاط للبيع في مختلف دول العالم.

---

1)- راجع : P.LOUIS CARTOU.le droit aérien ,précité ,page 4.

2)- أنظر: نص المادة كاملا من تقنين التجاري الجزائري الصادر تحت رقم 75/59 المؤرخ في 1975.09.26 و المستخرج من الجريدة الرسمية ، العدد ١٠١. و النقل المقصود في نص هذه المادة هو النقل العام ، فقد يكون بريا ، بحريا ، أو جويا.

كل هذه المعايير تفتح آفاقا كبيرة لكل شركة نقل جوي ، تريد أن تستقطب أعدادا كبيرة من المسافرين ، و تحقق أرباحا طائلة في مجال نقل الأشخاص و البضائع و بواسطة أحسن و أتقن الوسائل البشرية و المادية. و يضاف إلى العناصر الثلاثة السابقة عنصر رابع يتمثل في الاعتبار الشخصي الذي يقوم ليه عقد النقل الجوي ، سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو بنقل البضائع.(1)

رابعا / الاعتبار الشخصي : يقوم الاعتبار الشخصي في نقل الأشخاص ، كما يقوم في نقل البضائع.

1) في **نقل الأشخاص** : تعتبر تذكرة السفر شخصية ، فلا يجوز لغير من ورد اسمه بها أن يستعملها كذلك لا يجوز التنازل عنها للغير . هكذا نصت المادة ٣/ فق ٢ من الشروط العامة للاتحاد الدولي لنقل الأشخاص . و يعد النقل الجوي من عقود الاعتبار الشخصي بالنسبة للناقل الجوي، حيث يتعهد هذا الأخير بإنجاز حماية النقل بنفسه. و لم يكن بإمكان شركة الخطوط الجوية الجزائرية تظهير تذكرة السفر إلى شركة نقل أخرى ، نظرا للظروف الصعبة التي مرت بها البلاد. إلا أنه بعد صدور تقنين الطيران المدني ، فسح المجال للخواص للاستثمار في هذا القطاع و كان يحق للمسافر اختيار إحدى شركات الطيران بناءا على ما يوليه من اعتبارها لها دون الشركات الأخرى.*

2) في **نقل البضائع** : يبقى مركز المرسل في نقل البضائع قائما حتى و لو انتقلت للمرسل إليه حقوق و تحمل واجبات . و لا يفيد ذلك إطلاقا انقطاع الرابطة القانونية بينه و بين الناقل الجوي.* إن خطاب النقل الجوي قابل للتداول استنادا لنص المادة3/9 من برتوكول LA HAYE لسنة 1955، و بالتالي لا يصح للمسافر أو للمرسل فسخ العقد أو التنازل عنه ، إلا بموافقة الناقل الجوي.

---

1)- راجع : د.عباس حلمي ، القانون التجاري ، العقود و الأوراق التجارية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر 1983، ص36و باعتبار النقل اللجوي كما أسلفنا لا يختلف عن بقية أنواع النقل سوى في وسيلة تنفيذه ، و نظرا لأن هذا النقل لم يكن موجودا وقت وضع التقنين التجاري الجزائري ، فإنه يعتبر تجاريا على الأقل بالنسبة للناقل الجوي.

* فتحت أبواب الإستثمار أمام الخواص ، بموجب تقنين الطيران الم دني الجزائري الصادر بتاريخ 27 يونيو1998.

* و يفيد التداول إما انصراف الملكية إلى الغير فيصبح هذا الغير مالكا للبضاعة في مواجهة الناقل ، أو رهنها فتؤول للدائن حقوق شخصية على البضاعة.

المبحث الثالث

أنواع النقل الجوي

تتحدد أنواع النقل الجوي بالنظر إلى جغرافية هذا النقل ، و أيضا بالنظر إلى الخطوط الجوية المستغلة و المقسمة أساسا إلى خطوط جوية داخلية و خطوط جوية دولية.

و قد يتخذ النقل الجوي أشكالا متعددة و منها :

- النقل الجوي العام و النقل الجوي الخاص.
- النقل الجوي المنتظم و النقل الجوي غيرالمنتظم.
- النقل الجوي بالمقابل و النقل الجوي با لـان.
- كل هذه الأنواع تندرج تحت عنوانين رئيسيين هما : النقل الجوي الداخلي و النقل الجوي الدولي.

المطلب الأول

النقل الجوي الداخلي

يتحدد النقل الجوي الداخلي بالنظر إلى مجال ممارسة هذا النقل و القانون الواجب التطبيق في حالة حدوث الـ اع .

أولا / تعريف النقل الجوي الداخلي : يعرف هذا النوع بأنه النقل الذي يتم تنفيذه كاملا داخل الحدود الإقليمية للدولة.

فالدولة وفق هذا النوع من النقل صاحبة سيادة على إقليمها ، و لكونها كذلك فإنها تنظم شبكة النقل الجوي بالنظر إلى الخصائص الفيزيائية و الإقتصادية لذلك الإقليم . و عليه يختلف النقل الجوي الداخلي في دولة ذات مساحات شاسعة عنه في دولة متوسطة أو محدودة المساحة.(1)

ثانيا / مجال النقل الجوي الداخلي : يمارس النقل الجوي في إقليم الدولة الواحدة فيربط بين مدنها من الشرق إلى الغرب و من الشمال إلى الجنوب. فالنقل الذي يتم عن طريق الجو بين أدرار و الجزائر يعد نقلا داخليا ، شريطة تنفيذه كاملا داخل إقليم الجمهورية الجزائرية و إلا فقد من طابعه الداخلي.

----

1)- راجع : P.LOUIS CARTOU.le droit aérien ,précité, page 62.

و عليه يخضع هذا النقل الذي ينفذ داخل إقليم الدولة ، إلى قواعد و أحكام التشريعات الوطنية فيها و يحضر على شركات النقل الأجنبية القيام به و ذلك بغرض حماية أمنها الداخلي و المحافظة على أسرارها و إحاطة الشركات الوطنية للنقل الجوي بسياج من الحماية يجعلها في مأمن من خطر منافسة الشركات الأخرى لها.(1)

تنص المادة 112 الفقرة2 من التقنين الطيران الجوي الجزائري ، في تعريفها للنقل الجوي الداخلي : " و تسمى داخلية أي الخدمة الجوية عندما تربط مطارين بالتراب الوطني."

و في المثال السابق بالنسبة للنقل الذي يتم بين الجزائر و أدرار يسمى داخليا ، متى توافرت شروط تنفيذه كاملا داخل التراب الوطني .

ويقتصر استغلال خدمات الطيران الداخلية على المؤسسات الخاضعة للقانون الجزائري (2)

ثالثا / أحكام النقل الجوي الداخلي : باعتبار النقل الجوي الداخلي يتم داخل إقليم الدولة ، فإن القانون الواجب التطبيق هنا هو القانون الوطني لتلك الدولة. و شأنا شأن الدول المنضمة إلى اتفاقية وارسو ، فإن الجزائر بمقتضى المرسوم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964، انضمت إلى اتفاقية وارسو الموقعة في12 أكتوبر 1929و برتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في28 سبتمبر 1955 المتعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و الاتفاقيات الأخرى النافذة دوليا.(3) لكن انضمامها إلى الاتفاقيات الدولية لا يعني استبعاد الجزائر قوانينها الوطنية ، وإنما تطبق قواعد هذه الاتفاقية تطبيقا لا يجب أن يتعارض مع نصوص وأحكام قانونا الداخلي.(٤)

وأحسن ما فعل المشرع الجزائري عندما خص الفصل السابع من تقنين الطيران المدني : تحت عنوان الخدمات الجوية بأربعة أقسام :

- القسم الأول : يتعلق بالخدمات الجوية للنقل العام و شروط استغلالها.

----

1)- راجع : د.محمد فريد العريني ، القانون الجوي – النقل الجوي - ، الدار الجامعية للطباعة و النشر بيروت ، الطبعة لم تذكر ، ص 54،ف2.

2)- أنظر : المادة112 الفقرة3 من تقنين الطيران المدني الجزائري المؤرخ في 27 يونيو1998.

3)- أنظر : المراسيم التي انضمت بموجبها الجزائر إلى المعاهدات و الاتفاقيات الدولية في مجال الطيران ، الصفحة الأولى و الثانية من الجريدة الرسمية العدد 48 ، المتضمن تقنين الطيران المدني الجزائري رقم06/98، المؤرخ في 27 جوان1998.

4)- أنظر : نص المادة 112 كاملا من تقنين الطيران المدني الجزائري ،الصادر بموجب الأمر رقم06/98.

- القسم الثاني : يتعلق بخدمات العمل الجوي .
- القسم الثالث : يتعلق بخدمات الطيران الخفيف.
- القسم الرابع : يتعلق بالخدمات الجوية الخاصة.

و يختلف النقل الجوي الداخلي كما سبق ذكره باختلاف شساعة أقاليم الدولة. و في هذا الصدد ، يرجع الأستاذ (LOUIS CARTOU) سبب تقسيم النقل الداخلي إلى نقل– على مسافات قصيرة– و نقل على مسافات طويلة – إلى العوامل التالية: (1)

1) النقل الجوي الداخلي- على مسافات قصيرة- :

- **العامل الاقتصادي :** يجلب النقل الدولي الداخلي قصير المسافة ،أعداد كبيرة من المسافرين إلى مختلف النقاط الداخلية من ذلك الإقليم بواسطة الطائرة في حالة تعذر النقل بواسطة وسائل النقل الأخرى. فتنشط حركة النقل الجوي و تجني شركات النقل أرباحا طائلة من وراء استقبالها لأكبر عدد ممكن من المسافرين .
- **العامل السياسي :** يلعب هو الآخر دورا لا يستهان به في مجال تنشيط حركية النقل الجوي و ذلك بإنشاء خطوط جوية تسهل عملية النقل و تكثف الربط بين مختلف المناطق الداخلية في الدولة . فمثلا الظروف السياسية التي عاشتها مدينة برلين بعد – سقوط جدار برلين 1991 –ساهمت في إنشاء خطوط جوية محلية و بروز شركات جوية أجنبية ، سعت إلى ربط هذه المدينة شبه المعزولة بمدن ألمانيا الغربية كفرنكفورت ، هومبورغ و هانوفر.(2)
- **العامل الجغرافي :** يقوم النقل الجوي مقام النقل البحري و البري في المدن ذات الأقاليم الوعرة و التي يتعذر الوصول إليها إلا جوا و على متن الطائرة.

2) النقل الجوي الداخلي – على مسافات طويلة- : يحقق هذا النوع من النقل الداخلي الممتد على أكبر مسافات ، توازنا على مستوى التسيير المالي لشركات النقل الجوي و يكسبها أرباحا معتبرة ، لا سيما من ناحية الوقت. و لعل السبب الذي جعل بعض الدول كالولايات المتحدة الأمريكية و الاتحاد السوفيتي سابقا و روسيا حاليا من أقوى دول العالم ، أنا تستحوذ على النشاط الجوي و تحتكر أسطولا جويا قويا احتكارا منطقيا و منظما.

---

1)- راجع : P. LOUIS.CARTOU, Le droit aérien ,précité page.66

2) - راجع : P.LOUIS.CARTOU, Le droit aérien , précité ,page 67 et 68.

وأولت الدول اهتماما خاصا لهذا النوع من النقل ، فخصصت له شركات خاصة و خطوط جوية محددة ، تتم أساسا بالربط بين المدن البعيدة التي يصل الفرق فيها بين 4500 كلم إلى 6000 كلم2. و في هذا الصدد، نجد الفرق الكبير الموجود بين ولاية نيويورك و ولاية لوس أنجلوس و الذي يتعدى 4500 كلم2 ، تشتغل فيه خطوط جوية تدعى **(TRUNK-LINES)**.(1).

في الجزائر ، و في ظل هيمنة الخطوط الجوية الجزائرية **AIR-ALGERIE** على قطاع النقل الجوي بنوعيه الداخلي و الخارجي ، القصير و الطويل ، كان عدد الرحلات الأسبوعية التي تربط العاصمة بالمدن الساحلية يفوق ضعف عدد الرحلات التي يقوم با نحو مدن أقصى الجنوب.(2)

لكن مع خصخصة هذا القطاع ودخول شركات تابعة للخواص في سوق المنافسة الاقتصادية ، أخذ قطاع النقل الجوي يشهد تحسنا و عرف انتعاشا ، لا سيما من جانب الخدمات المقدمة للمسافرين . بحيث كان لهؤلاء أكثر حرية في اختيار الشركة التي توفر لهم أفضل الخدمات أثناء قيا مهم بالرحلة. و تيسر الربط بين المدن الداخلية و المدن البعيدة بواسطة الطائرات التابعة للخواص سواء بالنظر إلى عدد الرحلات الذي تضاعف أو بالنظر إلى الخطوط الجديدة التي لم تكن معروفة في السابق.(3)

المطلب الثاني

النقل الجوي الدولي

يعرف النقل الجوي الدولي بالنظر إلى اتفاقية**(VARSOVIE)**،بحيث حددت مجال و أحكام و شروط تطبيقه.

أولا / تعريف النقل الجوي الدولي : يعرف هذا النوع من النقل بأنه نقل يتجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة . كما عرفته المادة 112فقرة 1 من تقنين الطيران المدني الجزائري:" تسمى الخدمات الجوية للنقل العام دولية- عندما تربط مطارا جزائريا بمطار أجنبي".(4)

---

1) راجع : LE PHARE journal maghrébin des transports et échanges internationaux , édité par SARL KGS ,Alger ,N° 22 février 2001,page 33.

2)- راجع : LE PAHRE, journal maghrébin , précité, pages 36 et 37.

3)- راجع : وثيقة تمثيلية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية ، بتاريخ إنشاء الشركة ، دورية خاصة ،قسم الأرشيف ، المديرية العامة، 1992، ص 12.

4)- أنظر : نص المادة 112 كاملا من تقنين الطيران المدني الجزائري، تحت رقم 06/98.

و عرفته أيضا المادة الأولى من اتفاقية (VARSOVIE) في فقرتها الثانية :" يعتبر نقلا دوليا كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام و الوصول،سواء كان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أو لم يكن،واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين و إما في إقليم طرف واحد من أطراف المتعاقدين في حالة ما إذا نص على رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإماراتها أو لانتدابها أو لسلطانها،و لو كانت هذه الدولة غير متعاقدة ".(1)

و نظرا للصعوبات التي يثيرها هذا من النقل من حيث تحديد القانون الواجب التطبيق كلما عبرت الطائرة حدود إقليم دولة أخرى ، كان من الضروري توحيد القواعد القانونية المنضمة لهذا النقل الجوي.و هو ما تناولته اتفاقية(VARSOVIE) لسنة1929و التي أصبحت واجبة النفاذ في الثالث عشر من فبراير1929.*

ثانيا / مجال النقل الجوي الدولي: عنيت اتفاقية(VARSOVIE)بتوحيد القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي الدولي. فوجب التمييز بين نوعين من النقل:

- النقل الجوي الدولي الخاضع للاتفاقية (VARSOVIE).
- النقل الجوي الدولي غير الخاضع لاتفاقية (VARSOVIE).

١)- النقل الجوي الدولي الخاضع للاتفاقية (VARSOVIE): في فقرتها الأولى تنص المادة الأولى من هذه الاتفاقية : " تسري الاتفاقية الحالية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع على متن الطائرة بمقابل. و تسري على النقل المجاني على متن الطائرة متى قامت به منشأة النقل الجوي." و يشترط في النقل الجوي الدولي الخاضع لهذه الاتفاقية ما يلي :

أ- **وقوع النقل** بين **طرفين ساميين متعاقدين** في **الاتفاقية** : و الحكمة من ذلك استبعاد كل الدول غير المنضمة إلى الاتفاقية ، كونها غير ملزمة بها و إخضاع النزاع إذا وقع ، إلى قانون المحكمة المختصة بالفصل في هذا النزاع وفقا لقواعد الإسناد.

---

1)- راجع : د.فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الدولي و الداخلي- ، المرجع السابق ، صفحة 67، فقرة 2.

*اعتبرت اتفاقية(Varsovie) واجبة النفاذ ابتداءا من 13فبراير 1929و تخضع لأحكامها كل الدول المنضمة و من بين هذه الدول الجزائر.

2)- راجع : المستشار عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص 163 و ما يليها ، بحيث يتبين من خلال ذلك أن الذي تولى نقل المعاهدات و البرتوكولات إلى العربية هو الدكتور ضياء الدين صالح ، المستشار بإدارة قضايا الحكومة و مندوب مصر الدائم باللجنة القانونية الدولية للطيران.

و عليه يجوز للدولة التي ليست طرفا في الاتفاقية ، رفض تطبيق الاتفاقية و عدم نفاذها في مواجهتها عملا بمبدأ الأثر النسبي للمعاملات و بحجة مخالفة هذه الاتفاقية للنظام العام الداخلي فيها.(1)

ب-**وقوع النقل** بين **نقطتين واقعتين** في **إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة**:

يطرح هذا الشرط إشكالية بالنسبة للدول صاحبة مستعمرات خارجة حددها الإقليمية، كفرنسا مثلا بالنسبة لجزيرة كورسيكا و الولايات المتحدة الأمريكية بالنسبة لمنطقة آلا سكا. و بالتالي يشترط لتحقق صفة الدولية لهذا النقل أن يحصل رسوا جويا في إقليم دولة أخرى. و المقصود بالرسو المنصوص عليه في الاتفاقية ، المحطة التي يكون من حق الناقل الهبوط فيها في المرحلة ما بين نقطتي القيام و الوصول. و لا يهم أن يكون الرسو لأسباب تقنية كتزويد الطائرة بالوقود أو لأسباب تجارية كإنزال أحد الركاب ، أو تفريغ بضاعة ، أو بريد.

فالنقل الذي يتم مباشرة بين واشنطن و آلا سكا ، يعد نقلا داخليا في نظر الاتفاقية حتى و إن عبر حدود دولة أجنبية ، شريطة أن يحدث رسوا في مدينة ، و لا يهم أن تكون هذه الدولة عضوا في الاتفاقية أم لا.

ج- **توقف الصفة الدولية للنقل على طر**في **العقد** : يؤخذ بعين الاعتبار اتفاق أطراف العقد لتحقق صفة " الدولية " في النقل الجوي. فإذا حدث النقل في نقطتي القيام و الوصول المتفق عليهما في إقليم دولتين طرفين في الاتفاقية ، اعتبر النقل دوليا حتى و لو توقفت الرحلة لسبب ما .

وإذا اتفق الطرفان على نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة و لم يتفقا على رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى،خرج هذا النقل من نطاق اتفاقية (Varsovie) لعدم توفر شروط تطبيقها.(2)

د- **توقف الصفة الدولية للنقل الجوي على طبيعة عملية النقل** : و معنى ذلك ، هل يشكل النقل المتفق عليه عملية واحدة بأن يجتمع في هذه العملية الذهاب و الإياب أو عدة عمليات متتابعة؟

- **النقل ذهابا و إيابا** : إذا انصرفت إرادة أطراف العقد إلى اعتبار النقل الجوي ذهابا و إيابا عملية واحدة فإنه يخضع للاتفاقية. أما إذا اعتبر عمليتين منفصلتين ، فإنه يخرج من نطاق تطبيق الاتفاقية لأن العبرة في هذه الحالة باتفاق الطرفين في العقد على اعتبار الذهاب و الإياب عملية واحدة.

---

1)- راجع : د. محمد فريد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي- ، المرجع السابق، صفحة 81 ، فقرة .

2)-راجع : د. محمد فريد العريني ، النقل الجوي الدولي و الداخلي ، المرجع السابق ، ص 87، ف 2، في قضية السيد GREIN—ضد الخطوط الملكية البريطانية و استدل القضاء في هذه القضية ببعض القرائن و منها نية المتعاقدين التي اتجهت إلى اعتبار النقل رحلة واحدة ذهابا و إيابا ، حتى و لو طالت المدة . و أيضا انخفاض ثمن التذكرة في العملية الواحدة بمقارنته مع لو تعددت العمليات.

- **النقل المتتابع** : و يتولاه عدة ناقلين بالتناوب.و قد تناولته اتفاقية(VARSOVIE) بنصها في الفقرة الثالثة من المادة الأولى : " النقل الذي يتولى تنفيذه عدة ناقلين جويين متتابعين ، يعتبر في نصوص تطبيق هذه الاتفاقية نقلا واحدا إذا كانت إرادة المتعاقدين قد اتجهت إلى اعتباره عملية واحدة ، سواء أبرم الاتفاق بشان عقد واحد أو في مجموعة من العقود.ولا يفقد هذا النقل صفة الدولية لأن أحد العقود أو بعض منها نفذ كاملا في إقليم خاضع لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة طرف واحد من أطراف السامية المتعاقدة." فالنقل الجوي الحاصل بين دولتين : إحداهما عضو في الاتفاقية (كسويسرا) والثانية غير منضمة لها (تركيا) و لسبب اضطراري رست الطائرة بمطار(روما) و هي أيضا عضو في الاتفاقية.فتمسكت تركيا بعدم إخضاعها لبنود الاتفاقية نظرا لعدم انضمامها لها و لأنه لم يحصل أي اتفاق بين الأطراف المتعاقدة.

ومن خلال هذا التعريف ، يشترط في النقل المتتابع حتى يكون دوليا و يخضع لأحكام اتفاقية (VARSOVIE) ، توفره على عنصرين :

- **العنصر الأول** : أن تكون نقطتا القيام و الوصول واقعتين داخل إقليم دولتين طرفين في الاتفاقية ، أو داخل إقليم دولة واحدة شريطة أن يحدث رسوا جويا في إقليم دولة أخرى.
- **العنصر الثاني** : اتجاه إرادة المتعاقدين إلى اعتبار تتابع النقل عملية واحدة لا تقبل التجزئة :

و عليه إذا توجه مسافر إلى شركة الخطوط الجوية الجزائرية أو إحدى شركات النقل الجوي الخاصة،و أراد السفر من الجزائر إلى القاهرة.واتفق على أن تتولى النقل من الجزائر إلى روما شركة الخطوط الجوية الجزائرية و من روما إلى القاهرة شركة الخطوط الجوية "ألي طاليا".

ثم تعرضت الرحلة في الجزء الأخير منها إلى حادثة أدت بهلاك طاقم الطائرة. فإن النقل في هذه الحالة يعتبر عملية واحدة و يخضع لأحكام الاتفاقية بدليل أنه وقع رسو جوي في روما.(1)

ه- **الأجر أو" المقابل " في النقل الجوي الدولي** : لا يكفي أن يكون النقل دوليا حتى نخضعه لأحكام اتفاقية وارسو، بل يجب كذلك أن يكون بمقابل. و قد ورد هذا الشرط صراحة في الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية وارسو.

و إذا كانت القاعدة في النقل الجوي الدولي أن يتم بمقابل ، إلا أن الاستثناء يقع على النقل الذي تم على سبيل المجاملة أو فيه مصلحة للناقل. و يشترط في هذين النوعين من النقل، أن يقوم الناقل بعملية النقل بنفسه أو بواسطة إحدى مؤسسات النقل الجوي.

---

1)- راجع : د.فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الدولي و الداخلي ، المرجع السابق ذكره ، ص 89، ف 1.

وإذا كانت القاعدة في النقل الجوي الدولي أنه يتم بمقابل ، إلا أن الاستثناء يقع على النقل الذي يتم على سبيل الـاملة أو تكون فيه مصلحة للناقل. ويشترط في هذين النوعين من النقل ، أن يقوم الناقل بعملية النقل بنفسه أو بواسطة إحدى مؤسسات النقل الجوي.ويفهم من هذا القيد أن يكون النقل الجوي ممارسا على سبيل الاحتراف، لذلك ذهبت الاتفاقية إلى توحيد قواعده و جعله يخضع لأحكامها.وقد وفق هذا التفسير إلى حد كبير في توحيد بين المفاهيم اللاتننية و الأنجلوسكسونية التي اختلفت في تصورها لفكرة العقد. فالنظام القانوني اللاتيني لا يشترط في وجود العقد عنصر المقابل، ومن ثم فإن مفهوم العقد واسع ويشمل ليس فقط التصرفات القانونية بعوض،بل كذلك التصرفات القانونية التبرعية. و من هنا كانت تقسيمات العقود في هذا النظام تتنوع بين عقود المعاوضة و عقود التبرع أو ما يعرف بالعقود الـانية.

أما في النظام الأنجلوسكسوني، يأخذ بالمفهوم الضيق لفكرة العقد و لا تقوم إلا إذا توفر عنصر المقابل. و بالتالي يخرج عن وصف العقد، كل تصرف قانوني لا مقابل له.(1) و يأتي في حكم النقل الـاني النقل الذي يقوم به الموكل على متن طائرته الخاصة لأحد محاميه للدفاع عنه ، أو التذكرة الـانية التي تسلم من الناقل لأحد تابعيه * ، أو النقل الـاني بناء على طلب السلطات الحكومية لأحد ضيوفها *، فإن هذا النقل يخرج من نطاق تطبيق الاتفاقية لأنه تم على سبيل الضيافة أو الـاملة. و يطرح هذا النوع الأخير من النقل إشكالية بالنظر إلى القائم به. فتشترط اتفاقية وارسو،احتراف الناقل لمهنة النقل الجوي حتى و لو تم مجانا. لأن العبرة في ذلك ، ترويج الدعاية لهذا الناقل بالرغم من محاولته التهرب من أحكام الاتفاقية عن طريق توهم النقل مجانيا وهو في حقيقته بغرض الدعاية.

و الجدير بالملاحظة ، أن هذه الاتفاقيات لم تعن بتحديد المقصود بالمقابل أو الأجر.لذلك اشترط الفقه أن يتمثل المقابل في صورة نقدية أو عينية أو في صورة أعمال أو خدمات ، شريطة أن يتناسب الأجر مع الخدمة المقدمة حتى يسمح للناقل من تحقيق الربح.(2) بينما يرى البعض الأخر عدم ضرورة اشتراط تناسب الأجر مع الخدمة ، و إنما يكفي حصول ناقل جوي على مقابل ما أي كانت قيمته لكي يخضع النقل لأحكام اتفاقية(**Varsovie**) (3).

---

1)-راجع : د.فريد العريني ، القانون الجوي-النقل الجوي الدولي و الداخلي-، المرجع السابق، ص 98، فقرة 3.

*- في حالة التذكرة الـانية المسلمة من الناقل إلى أحد تابعيه ، فإن النقل لا يعتبر مجانيا ، بل جزء من أجرة هذا التابع.

*- كالتزام طائرة تابعة للخطوط الجوية الجزائرية بنقل رئيس دولة فلسطين ياسرعرفات من الجزائر إلى نيويورك لحضور اجتماع هيئة الأمم المتحدة.

2)-راجع : د.أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق، ص 234،ف 5.

3)-راجع : د.سميحة القليوبي ، القانون الجوي،دار النهضة العربية ، القاهرة 1989، ص 173، ف 4.

و قد عملت التقنينات الحديثة ، ومنها تقنين الطيران المدني الجزائري على ترك تحديد مقدار أجر النقل أو ثمن التذكرة إلى تنظيمات و قوانين خاصة.(1)

و في النقل الجوي بمقابل ، أكد المشرع الجزائري صراحة بأن هذا النشاط قاصر على الشركات الوطنية للنقل الجوي ، وبالتالي لا يمكن للمؤسسات الأجنبية استنادا لنص المادة 2/114 من تقنين الطيران المدني الجزائري أن تمارس بالقطر الجزائري نشاط بمقابل ،إلا بمقتضى اتفاقات أو اتفاقيات تبرم بين الجزائر و دولة الترقيم أو بمقتضى رخصة تمنحها السلطة المكلفة بالطيران المدني.

2)- **النقل الجوي غير الخاضع لاتفاقية (Varsovie)** : يخرج من نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية،النقل الجوي الدولي الذي تتوفر فيه صفة-الدولية- ، و لكن لاعتبارات معينة لا تنطبق عليه اتفاقية وارسو و سوف تظهر الأسباب في الحالات التالية :

أ-النقل الجوي الدولي الذي تتولاه الدولة بنفسها : هو النقل الذي يباشره شخص من أشخاص القانون العام وهو الدولة ، شريطة أن تباشره بنفسها و بصفة فعلية. فإذا مارسته بقية أشخاص القانون العام ماعدا الدولة، فإن النقل الجوي يدخل في حكم الاتفاقية استنادا لنص المادة الأولى ، الفقرة الأولى من اتفاقية وارسو.

ب- النقل الذي يتم وفقا للاتفاقيات الدولية للبريد : استبعدته اتفاقية (Varsovie) صراحة من مجال تطبيقها، وذلك في الفقرة الثانية من المادة الثانية : " عمليات النقل التي تحكمها الاتفاقيات الدولية للبريد". و يفهم مما سبق، بأن نقل البريد يخضع في جوهره إلى اتفاقيات دولية و حتى لا يحدث تنازع بين هذه القواعد القانونية الدولية ،استبعد من نطاق أحكام وارسو.

و قد أكد برتوكول (Montréal) المعدل لأحكام اتفاقية (Varsovie) عام **1975**، استبعاد هذا النوع من النقل من تطبيق الاتفاقية ، و اكتفى بالنص على أن الناقل لا يكون مسئولا في حالة نقل الرسائل البريدية ، إلا في مواجهة هيئة البريد المختصة وفقا للقواعد المطبقة على ما نشأ بينهم من علاقات. و الجزائر تحتوي على شبكة من النقل الجوي للبريد ، أوكلت مهمة تسييره لشركة الخطوط الجوية الجزائرية شأنا شأن كل الدول التي تدير هذا الجانب من النقل الجوي. ناهيك على أن النقل الدولي للبريد يخضع لنظام قانوني من نوع خاص ، تابع للمنظمة الدولية للبريد.(2)

----

1) - أنظر : المادة 134 و المادة 135 من تقنين الطيران المدني الجزائري في 1998.06.27.

2) - راجع : P.LOUIS CARTOU Le droit aérien , précité, page 25

ج- النقل على سبيل التجربة(1) : و هو النقل الذي تقوم به شركات الطيران بقصد إنشاء خطوط منتظمة للملاحة الجوية ، أو بقصد اختبار قدرات الطائرة و كفاءتا من الناحية التقنية.

و يشترط في النقل الجوي على وجه التجربة ، إخضاعه لأحكام اتفاقية **Varsovie** وأن تكون التجربة التي ترمي إلى اكتشاف و إنشاء خط ملاحي جديد هي التجربة الأولى بالنسبة للملاحة الجوية و ليس بالنسبة لمنشأة أو مؤسسة النقل ذاتا. وما يؤكد استبعاد إخضاع هذا النوع من النقل من نطاق أحكام اتفاقية Varsovie ، أن التقنينات الوضعية في مجال النقل الجوي ذهبت إلى فرض التأمين لتغطية كافة الأخطار و الخسائر التي يمكن أن تلحق بالغير على السطح أو بفعل التجارب التي تقوم با نوادي و مدارس و مؤسسات الطيران المدني.(2)

د- **النقل** في **ظروف غير عادية خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي** : و يشمل هذا النقل جميع العمليات التي تتم في ظروف غير عادية ، كعمليات إنقاذ الطائرات أو السفن بغض النظر عن موضوع النقل. و في حكم هذا النوع من النقل الخارج من نطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي ، نجد نقل تمثال أثري و نقل أحد الأشخاص للعلاج بصورة طارئة(3) . و بالتالي لو تم نقل هذا المريض نقلا عاديا كما في حالة نقله بواسطة كفالة مرضية في الخارج ، فإن النقل يظل خاضعا لأحكام اتفاقية **(Varsovie)**. و تظل خاضعة أيضا لأحكام نفس الاتفاقية طائرات الأجرة التي توضع تحت تصرف الأفراد.(4)

إذا كان هذا النوع من النقل يتم بصورة غير عادية و في ظروف غير عادية ، فإنه لا قع خارج النطاق المألوف للاستغلال الجوي لأنه و بفضل خصخصة قطاع النقل الجوي في الجزائر شاع استعمال هذا النقل بجلب الكثير من الطائرات صغيرة الحجم في إطار توسيع دائرة نشاط التاكسي الجوي.(5)

----

1)-أ نظر: المادة 34 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 و التي استثنت خضوع هذا النقل لأحكامها ، و السبب في ذلك يرجع لأن ضمان عمليات النقل الجوي أثناء وضع الإتفاقية لم يكن ل المستوى الفني المطلوب لتأمين حركات الطيران و من منطلق تشجيع صناعة النقل الجوي كان و لابدا من إعفاء القائمين با من الخضوع لأحكامها القاسية خاصة ما تعلق بمسئولية الناقل الجوي عند قيامه بتجارب قصد إنشاء خط جوي.

2)-أ نظر : المادة 27 من تقنين الطيران المدني الجزائر لسنة 1998.

3)-راجع : د.سميحة القليوبي ، القانون الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص 177،ف 4.

4)-راجع : د.هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري ، المرجع السلبق ذكره ، ص 149، ف 5.

أنظر أيضا : المادة 125 من تقنين الطيران المدني الجزائري ، المؤرخ بتاريخ 27 يونيو 1998.

5)- وثيقة تمثيلية لشركة الخطوط الجوية الخليفة ، تاريخ إنشاء الخطوط الجوية الخليفة عن مديرية الوسائل البشرية و الإعلام ، سنة 2001، ص 8.

المبحث الرابع

أهمية النقل الجوي

وتتجلى هذه الأهمية من ناحيتين. بحيث نتناول في المطلب الأول أهمية النقل الجوي من الناحية الاجتماعية، و في المطلب الثاني أهمية النقل الجوي من الناحية الاقتصادية بالأرقام و التحاليل.

المطلب الأول

أهمية النقل الجوي من الناحية الاجتماعية

يعد الطيران من أبرز صور استغلال الإنسان للفضاء الجوي ، و كانت قصة الإنسان مع الطيران تصويرا واقعيا للصراع الذي يعيشه على الطبيعة.(1) مما أدى ببعض الفقه إلى اعتبار أوجه استغلال الفضاء الجوي مظهر من مظاهر النشاط الواعي للإنسان(1). وأصبح السفر بواسطة الطائرة تصرف عادي ، و تأكد بواسطة النقل الجوي باختلاف مواضيعه و أيضا باعتباره أي النقل الجوي وسيلة من وسائل اختلاط الأجناس و احتكاكها بعضها البعض. وبواسطة هذه الوسيلة أصبح من السهل التعرف على حضارات و ثقافات الغير، خاصة بعد ما أن تحول المستحيل إلى ممكن واختصرت المسافات بين الدول واخترقت أجوائها و حدودها.

و نظرا لاستئثاره بالطائرة ، تحول النقل الجوي من مجرد لهو لمحبي المغامرة إلى مرآة يقاس على ضوئها مدى تقدم الدول و نوضها أو كما عبر عنه الفقيه الفرنسي جو سيران " مقياس لحضارة للأمم".(2) و قد تدعم النقل الجوي وازدادت أهميته من الناحية الاجتماعية بعدما تناقصت الأخطار الجوية و تأكدت السلامة الجوية كمبدأ يسود الطيران التجاري ، الذي لم يعد ضربا من ضروب الخيال.(3)

و أهمية النقل الجوي من الناحية الاجتماعية تكمن في استحداث فروع جديدة من القانون ،أبرزها قانون الفضاء الذي يعبر عن التقدم الذي وصل إليه الإنسان " أو الوسط الذي تحياه إنسانية اليوم على حد قول الفقيه الفرنسي سافنييه وسطا تكنولوجيا بحتا".(4)

----

1)- راجع : د.هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري ،المرجع السابق ذكره ، ص 5، ف3.

2)- راجع : P.LOUIS CARTOU, le droit aérien , précité ,page 59.

3)-راجع: د.فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص 39، ف 4. مبدأ السلامة الجوية ، نتاج لما وصلت إليه آخر التطورات في مجال النقل الجوي ، نظرا للحوادث و الكوارث الجوية التي قلت بمقارنتها مع الحوادث البحرية و الحوادث البرية.

4)- راجع : د.فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص 40، ف 1.

أولا / الأهمية الاجتماعية للنقل الجوي الدولي : أولت المنظمات الدولية و الحكومات في مختلف دول العالم أهمية خاصة لهذا القطاع ، والذي من خلاله كما أسلفنا يقاس رقي الأمم و مدى قوتا بفضل أسطولها الجوي. و ما يؤكد اهتمام الدول بذا القطاع ، اجتماعهم سنة 1929 **(Varsovie)** بوار سو، قصد مناقشة موضوع المخاطر الجوية التي يمكن أن تتعرض لها الطائرة أثناء رحلاتا اليومية و التعويض لضحايا حوادث الطيران . و تكمن أهمية النقل الجوي من الناحية الاجتماعية على المستوى الدولي ، في استقطاب بعض مناطق دول العالم أعدادا كبيرة من المسافرين و الزوار نظرا لقداسة تلك المناطق. كالحجاج مثلا الذين يقصدون مكة المكرمة و المدينة المنورة من مختلف دول العالم بتعداد لغاتم و اختلاف بشراتم.*

ثانيا / الأهمية الاجتماعية للنقل الجوي في **الجزائر** : يراهن الكثير على نجاح مشروع خصخصة النقل الجوي في الجزائر بالرغم من تأخره، بفضل الخدمات الجيدة التي يقدمها للمواطن و ظروف السفر التي شهدت تحسنا ملحوظا و تكاليف السفر أيضا التي انخفضت بالنظر إلى ما كانت عليه في السابق. و قد عمل تقتنين الطيران المدني الجزائري المؤرخ في 1998.06.27، على منح هذه الشركات الخاصة فرصة الاستثمار في هذا الميدان ، وبفضله عادت الحياة إلى ا لتمعات التي دوما كانت تشتكي من العزلة و الإقصاء و التهميش.(1)

و قد احتوى النقل الجوي في الجزائر نسبة 40% من النقل الداخلي و الخارجي بمقارنته مع عدد الولايات الموجودة على مستوى التراب الوطني ، بعدما كان لا يتعدى15% في ظل تبعية النقل الجوي للقطاع العام و بواسطة مؤسسة وحيدة و هي شركة الخطوط الجوية الجزائرية.(2)

و تأكدت أهمية النقل الجوي من الناحية الاجتماعية في الجزائر، من خلال عدد الممتطين للطائرة سواء نحو الاتجاهات الداخلية أو نحو الخارج. كل هذا من أجل تقديم أحسن الخدمات للمواطن و ا لتمع و منح الفرصة لأكبر عدد ممكن من الجزائريين ، ركوب الطائرة التي ظلت حلما يراود الكثير من أبناء هذا الوطن.

----

*يسهل على شعوب العالم الاحتكاك ببعضها البعض ، بحكم التجمعات الرياضية الدولية و الندوات و الملتقيات الفكرية. و كانت الطائرة من أكثر وسائل النقل التي دعمت وأكدت هذا الترابط و التعايش بين مختلف الأجناس.

1)-أنظر : المادة 112 من تقنين الطيران المدني الجزائري ، تحت رقم 06/98.

2)-راجع : LE PHARE, journal des transporteurs , précité ,page 37.

المطلب الثاني

أهمية النقل الجوي من الناحية الاقتصادية

قبل أكثر من أربعين سنة و عقب الحرب العالمية الثانية ، كان النقل بصفة عامة يعتمد أساسا علـى مبدأ: **اقتصاد-الإنتاج** بمعنى لابد أن ننتج حتى نبيع ، أو ما يعرف بالإنتاج من أجل البيع .

لكن بفعل التطورات التي حصلت و الثورات الاقتصادية ، تحولت نظرة الاقتصاديين إلى النقل الذي أصبح يخضع أكثر إلى : **اقتصاد السوق** بمعنى : لابد أن نبيع ثم ننتج بعد ذلك (١).

هكذا هو حال النقل الجوي ، الذي يشهد نموا متزايدا من سنة لأخرى. و كسـائر أنـواع النقـل الأخرى ، يتأثر النقل الجوي باعتباره نشاط تجاري بتقلبات السوق الاقتصادية ، فيستوجب علـى شركات النقل الجوية مراعاة التوازن المالي بين عائداتا و نفقاتا حتى لا تكون عرضة للإفلاس.

و تحسبا لما قد يطرأ من تغيرات في سوق الطيران أو ما تتعرض له من مخاطر ، تلجأ مؤسسات النقل الجوي إلى شركات التأمين قصد تأمين المسؤولية على أجسام الطائرات المستـغلة و أيضـا تـأمين المسؤولية اتجاه الأشخاص و البضائع و الغير على سطح الأرض .و هذه الطريقة سوف تضمـن نوعا من التوازن المالي على الأقل في مواجهة ما يمكن أن يحدث من كوارث جوية* إضافة إلى تنظيم و تقنين المنافسة بالموازاة مع الدول التي تملك أقوى الأساطيل الجوية في العالم و مختلـف منشـئات النقل الجوي التابعة للقطاعين العام و الخاص . و هي مبادرة تقوم با الدول الـتي تمتلـك أضخـم الأساطيل الجوية في العالم .

و تبرز أهمية النقل الجوي من الناحية الاقتصادية في :

- نقل الأشخاص .
- الشحن أو نقل البضائع .

أولا/ في مجال **نقل الأشخاص :** تسعى شركات النقل الجوي عبر مختلف دول العالم ، الى تحسـين و تطوير أسطولها الجوي من أجل استيعاب أكبر عدد من الركاب و توفير لهؤلاء أفضل شـروط الراحة أثناء السفر و تعمل جاهدة على تحديث أجهزتا وفقا للمقاييس الدولية ، بواسطة تقنييـن و مهنـدسين في مجال الطيران . و تعد شركة (BOEING) العالمية للطيران ، من كبريات

---

١) – راجع :
ABDELADIM- BENNALEGUE. Conférence sur la logistique du transport . premier forum du transport Mars 2001 , Alger , p 4 , pg 8 .

الشركات الأمريكية التي تستحوذ على نسبة كبيرة من سوق الصناعة و المبيعـات للطـائرات في العالم. و حسب الأخبار الواردة عن جريدة (WALL-STREET) "الجريدة المسئولة عن أخبـار هـذه الشركة. و تقول بأنا سوف تقوم بمشروع صناعة جهاز من نوع خاص ، يتسع إلى نحو ٢٥٠ راكبا، تصل سرعته حدّ سرعة الصوت شبيه بجهاز BOEING ٧٦٧ .هذا النوع الجديد تجتمع فيه خصـائص طائرة الكونكورد و سرعته بالتحديد تصل إلى ٩٥% من سرعة الصوت .(١)

و من جهتها الوكالة الجوية الروسية للطيران (AEROFLOT) ، سجلت و لأول مرة في تاريخها سنة ٢٠٠٠ نقل حوالي ٥ ملايين راكبا مقابل ٤ ملايين و ٦٠٠ ألف راكبا عام ١٩٩٩.و هذه الأرقام تشهد على الرجوع القوي للاقتصاد الروسي بالنسبة للاستثمار في مجال النقل الجوي للأشخاص ، و ذلك بالمحافظة على مكانتها في السوق الدولية بفضل تحسين الخدمات و تحديث الأجهزة التي تمتلـكها . و تنوي ذات المؤسسة ، إعادة بناء المطار الدول الروسي حتى يتمكن من استقبال أكثر من ٩ ملايـين مسافرا ابتداءا من سنة٢٠٠٣ و تنضم بذلك إلى التحالف الدولي(SKY-TEAM) المكون من طرف شركة الخطوط الجوية الفرنسية (AIR FRANCE) و (DELTA AIR LINE) و كوريا للطيران-(KOREAN AIR) (٢).

و تطمح شركات الخطوط الجوية الأمريكية التابعة للقطاع الخاص إنشاء عدد كبير من الطائرات ، نظرا للطلبات المتزايدة عليها . و من بين هذه الشركات : شركة (RTHWEST) ، التي اقتنت حوالي ٥٢ جهازا جديدا من نوع (BOEING-AIRBUS). و تخصص الشركات الكبرى في مجال النقل الجوي للأشخاص ميزانيات هائلة و أموال ضخمة قصد تحقيق و إنجاز مشاريعها ، خاصة إذا كانت هي التي تنتج و هي التي تسوق .(٣)

و في هذا الإطار حققت شركة (BOEING) لصناعة الطائرات المقلة للأشخاص أهدافها ، بإنجاز ٤٩٠ طائرة مقابل ٦٢٠ طائرة ، تم تسليمها سنة ١٩٩١ . و يفسر هذا التراجع بتباطؤ الإنتاج العالمي الذي فرض عليها مواكبة هذا السوق . و تنوي ذات الشركة صناعة ما يربو عن ٥٣٠ طائرة سنة ٢٠٠١ و نفس العدد سنة ٢٠٠٢ . (٤)

---

١)-راجع LE PHARE , journal maghrébin des transporteurs , précité, page 37.

١)-راجع M-G FOLLIOT, le droit du transport aérien, éditions jean mermoz ,France , 1996 page, 59.

١)-راجع LE PHARE , journal des transporteurs , précité, page 37.

١)-راجع M.AMINE METERFI,conférence sur le fret aérien dans la chaine des transports, 1 er forum du transport du 11.03.2001 , Alger , page 3 .

في حين و استجابة منها لطلبات زبائنها ، تنوي شركة (BRITICH AIRWAYS) مضاعفة عدد رحلاتا نحو المغرب لتتحول الى ٥ رحلات أسبوعيا بدلا من ثلاثة و بواسطة أضخم و أحدث الأجهزة و من نوع (AIRBUS 321) (١). أما بالنسبة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية ، فالأمور بالنسبة لهذه المؤسسة الجوية تمشي على خلاف ما رأيناه بالنسبة لشركات الطيران العالمية . بدليل أنا سجلت تراجعا محسوسا في مجال نقل الأشخاص في الفترة الممتدة ما بين سنة ١٩٧٥و سنة ٢٠٠٠. و تفيد الإحصائيات التي قامت با مؤخرا هذه الشركة و التي تشغل حوالي ٩ آلاف عاملا ، أن عدد المسافرين المسجلين عبر خطوطها قدر على هذا النحو : (٢)

- سنة ١٩٧٥: ١.٤٣٨.٠٠١ مسافرا . سنة ١٩٨٥ : ٤.٠٧٦.٤٠٨ مسافرا .
- في سنة ١٩٩٠ : ٣.٧٦١.٣٣٦ مسافرا . سنة ١٩٩٢ : ٣.٣٤٧.٦٦٣ مسافرا.
- ليتراجع هذا الرقم إلى ٢.٨٠٠.٠٠٠ مسافرا سنة ٢٠٠٠ .

و هناك الكثير من الأسباب التي تفسر هذا التراجع ، تأتي في مقدمتها فتح أبواب الاستثمار في هذا اال أمام الخواص ، أضف إلى ذلك قدم أسطول هذه الشركة الذي أصبح لا يتماشى و المقاييس الدولية الحديثة المعمول با في مجال النقل الجوي . و من أجل تجديد حظيرة النقل الجوي ، خصصت الخطوط الجوية الجزائرية نصف مليار دولار أمريكي لتغطية نفقات شراء ثمانية أجهزة طيران ، استلمت في الدفعة الأولى منها أربعة طائرات من نوع (BOEING) 737-800 (٣).

و بمناسبة الحديث عن الاستثمار في قطاع النقل الجوي و استنادا لتقنيين الطيران المدني الجزائري الصادر بموجب الأمر ٠٦/٩٨ ، أصبح بإمكان الخواص أشخاصا طبيعية أو معنوية الاستثمار في هذا اال . و كانت شركة الخطوط الجوية الخليفة الرائدة و السباقة الى هذا الميدان ، بحيث دخلت سوق النقل الجوي بأسطول أقل ما يمكن القول عنه أنه حديث و مدعم بأحسن و أجود أجهزة الطيران.فبدأت تنشط في مجال نقل الأشخاص بواسطة ١٩ جهازا ، ٥٠% منه يدخل في إطار عقود إيجار أو عقود تصرف لطائرات عارية تابعة لشركات أجنبية . (٤)

---

١)- راجع: M.AMINE METERFI, le fret aérien dans la chaine des transports, précité .page 6 et 7.

2)- راجع : وثيقة تمثيلية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية ، دورية خاصة ، مرجع سبق ذكره ، ص ٠٩ ، ١٠ ، ١١ .

٣)-راجع : LE PHARE , journal maghrébin des transporteurs , précité, N°23 ; page 11.

١)- راجع: M.AMINE METERFI, le fret aérien dans la chaine des transports, précité .page 8.

و لثاني سنة بعد تأسيسها ، تستقبل سنويا هذه الشركة أكثر من ٥٠٠ ألف مسافرا زيادة على ١٥ ألف مسافرا بالنسبة للرحلات المنتظمة داخل الوطن . و تحاول جاهدة مضاعفة هذا العدد في السنوات المقبلة .(١)

ثانيا/ في **مجال نقل البضائع و الشحن :** لا يقل هذا النوع من النقل أهمية عن النوع الأول و على أساسه يرتكز اقتصاد دول العالم . و تشير الإحصائيات و الدراسات التي قامت بها شركات الشحن الجوية الدولية ، بأن النقل الجوي للبضائع سوف يشهد في المستقبل نموا معتبرا و ذلك إلى غاية سنة ٢٠١٥ ، و السبب في ذلك يعود إلى : (٢)

- تطور النقل الجوي في العالم .
- التقدم الهائل الذي حققته الولايات المتحدة الأمريكية في مجال النقل الجوي السريع للبضائع و تفوقها على بقية دول العالم .
- تزايد عدد الطائـرات(CARGO) الـتي تؤمن النـقل الجـوي للبضائع بنسبة ١٠٠% .

و قصد الالتحاق و منافسة الولايات المتحدة الأمريكية ، سارعت أكبر الشركات العالمية مثل شركة LUFTHANZA و شركة CARGOLIX و SINGAPOR للطيران ، إلى تقوية نشاطاتها التجارية و بالموازاة تطوير الشحن الجوي للبضائع الذي يستحوذ على جزء هام من السوق الدولية للطيران .و تعتبر شركة LUFTHANZA الألمانية و منذ سنة ١٩٩٦ الرائدة في مجال النقل الجوي الدولي للبضائع ، بفضل الدعم المالي الذي تحصلت عليه و التقنيات الحديثة التي تستعملها في مجال الربط بين مختلف دول العالم عن طريق النقل الجوي للبضائع .

و الجدير بالإشارة أن ١٢١٩ طائرة شحن كانت تشتغل عبر مختلف دول العالم في سنة ١٩٩٥ ، و من المتوقع أن يرتفع هذا العدد خلال سنة ٢٠١٥ ليصل الى ٢٢٦١ طائرة و عدد الأجهزة الجديدة يقدر ب ٢٠٤٧ جهازا مقسم على الشكل التالي : (٣)

- ٤٦% حاملات صغيرة .
- ٣٦% حاملات متوسطة (ما بين ٣٠ و ٥٠ طن) .
- ١٨% حاملات كبيرة (أكثر من ٥٠ طن).

---

١)-راجع : تاريخ إنشاء الخطوط الجوية الخليفة ، وثيقة تمثيلية للشركة ، المرجع السابق ذكره ، ص ٧ .

٢)-راجع : AMINE METERFI,conférence sur le fret aérien dans la chaine des transports, précité p4.

٢)-راجع AMINE METERFI,conférence sur le fret aérien dans la chaine des transports, précité p6.

:

و هكذا يتضح بأن الاقتصاد التجاري العالمي يرتكز أساسا على نقل البضائع المحتكر من طرف أكبر شركات الطيران في العالم . و في سياق الحديث عن النقل الجوي للبضائع ، يتبادر إلى ذهننا هذين السؤالين : ما هو واقع النقل الجوي للبضائع في الجزائر ؟ و هل واكب هذا القطاع مختلف التطورات التي وصل إليها العالم في مجال نقل البضائع ؟

إن الجدير بالإشارة إليه و نحن نبحث في واقع النقل الجوي للبضائع في الجزائر ، أنه منذ دخول التقنيين رقم ٠٦/٩٨ المتعلق بالطيران المدني حيز التطبيق (١) شهد قطاع النقل تحسنا ملحوظا بالنظر إلى الخدمات المقدمة للزبائن من تسهيلات في إجراءات السفر ، تخفيض في تذاكر السفر ، وجود مقاعد شاغرة تفاديا للحجز المسبق و هذا كله يدخل ضمن سياسة التسويق التي تنتهجا كل شركة طيران تستهدف تطوير منتوجها بعرض أفضل ما تمكن أن تقدمه من خدمات راقية للمتعاملين معها . و تعد التجارة الخارجية من الرهانات التي يراهن بها على اقتصاد جيد ، و بالخصوص إذا كانت هذه التجارة تعتمد على النقل الجوي .

و بالنظر الى الحظيرة الجوية في الجزائر ، فإننا تعتمد على الشحن الجوي للبضائع بواسطة طائرات خاصة بنقل البضائع ، تعرف (CARGO-ALGERIE) (١٤) . و بالرغم من كل هذا لم يتمكن قطاع النقل الجوي للبضائع من فرض وجوده في السوق الدولية ، نظرا لأنه كان يشتغل قبل الثمانينات بواسطة شحن جوي للبضائع مؤمن من قبل شركة طيران أجنبية ، و منها شركة الخطوط الجوية الباكستانية و شركة الخطوط الجوية الروسية المدعمة بطائرات تابعة للجيش الروسي .

و ابتداءا من سنة ١٩٨٠ و بعد حيازة الخطوط الجوية الجزائرية لثلاثة طائرات من طراز (HERCUL 13)، بدأ يعرف هذا القطاع تحسنا لم يدم طويلا نظرا لحادثتين جويتين وقعتا . الأولى فقدان طائرة من نوع C 1300 HERCULE، أثر سقوطها بولاية تمنراست و الثانية من نوع 737 BOEING سقطت ببريطانيا COVENTIRY (٣) . و لحد الساعة لم يتم استبدال هذه الحظيرة بالرغم من الطلبات المتعددة و الإصرار الدائم على استخلاف ما تم تضييعه ، و هو قرابة نصف الأسطول الذي تمتلكه الخطوط الجوية الجزائرية في هذا المجال .

أنظر : المواد ٢ ، ١٠ ، ١٢٨ ، ١٢٩ ، ١٣٠ من تقنين الطيران المدني الجزائري، تحت رقم ٠٦/٩٨ ، المؤرخ في ٢٧. ٠٦. ١٩٩٨.

٢)-راجع : M.AMINE METERFI, le fret aérien dans la chaine des transports, précité ,p 4

٣)-راجع : LE PHARE , journal maghrébin des transporteurs , précité, N°23 ; page 32.

و تشير الإحصائيات بأن نسبة البضائع المشحونة جوا من طرف الخطوط الجوية الجزائرية ما بين سنة ١٩٧٥ و ١٩٩٢ و المقدرة بالطن ، عرفت تراجعا في السنوات الأخيرة و على هذا النحو : (١)

- سنة ١٩٧٥ : ١٠ آلاف و ٩٣٥ طن .
- سنة ١٩٨٥ : ٢٦ ألف و ٠٤٥ طن .
- سنة ١٩٩٠ : ٣١ ألف و ٤٩١ طن .
- سنة ١٩٩٢ تراجع محسوس قدر ١٨ ألف و ٨٨٣ طن .
- يضاف الى كل هذا ، قدم الأسطول الجوي ، سوء التنظيم و برمجة الرحلات ، ساحات

التخزين محدودة و المقدرة بثلاثة فقط ، الظروف السيئة التي مرت با الجزائر من خلال العشرية السوداء و التي أثرت سلبا على الاقتصاد الوطني و قطاع النقل الجوي بشكل خاص . و بعد خصخصة قطاع النقل الجوي ، عرف هذا الأخير نوعا من الانتعاش بفضل شركة الخطوط الجوية الخليفة ، التي دخلت سوق المنافسة في مجال نقل البضائع بواسطة طائرة من نوع اربيس AIR-BUS A. 300-B4-CARGO . فتعززت شبكة نقل البضائع من خلال ربط الجزائر بإسبانيا . (٢)

و تعزز النقل الجوي للبضائع ، بما أصبح يعرف بنقل البترول جوا أو (FRET PETROLIER) .فكان هدف الخطوط الجوية الخليفة الاستثمار في هذا الجانب ، بربط منطقة حاسي مسعود بالجزائر و بدول أوروبا و ذلك في غياب شركة الخطوط الجوية الجزائرية . و ابتداءا من سنة ١٩٩٤ و في الوقت الذي سمح فيه للأجانب الاستثمار في مجال النفط ، كان لزاما على هذه الشركة أن تكون حاضرة بإدراجها صيغا جديدة للنقل الجوي للبترول ، الذي لم يفوت الفرصة على شركات النقل الجوية الأجنبية التي عملت على نقله نحو الولايات المتحدة الأمريكية و كندا . (٣) و تداركا منها لخطورة الوضع و رداءة قطاع النقل الجوي ، تخلت شركة الخطوط الجوية الجزائرية للمستثمرين الأجانب عن نسبة ٤٩% من رأسمالها ، للخروج من دائرة الخطر و درأ شبح المنافسة الذي أصبح يخيم عليها منذ أن ظهرت شركات خاصة تشتغل في هذا الحقل * ، و أبرزها شركة الخطوط الجوية الخليفة ، التي و صفها الإعلاميون بالنجمة التي سطعت في سماء الجزائر .

---

١)- راجع : تاريخ إنشاء الخطوط الجوية الجزائرية ، وثيقة تمثيلية ، المرجع سبق ذكره ، ص ٨.
٢)- راجع : تاريخ إنشاء الخطوط الجوية الخليفة ، دورية خاصة المرجع سبق ذكره ، ص ١٢.
٣)- راجع : Revenue des assurances ,éditée par l'union algérienne des assureurs UAAR, précité page,4.
* حسب الأخبار الناطقة في الجريدة المصورة في القناة التلفزيونية بتاريخ ١٧ مارس ٢٠٠١.

الفصــــل الثــاني

مـسئـوليـة النـاقــل الجــوي

الفصل الثاني

مـسئولية الناقل الجوي

و نقسم هذا الفصل إلى أربعة مباحث ، بحيث نخصص المبحث الأول لانعقاد مسئولية الناقل الجوي و تطورها و ذلك في مطلبين . في المطلب الأول منه نتناول أساس و طبيعة مسئولية الناقل الجوي في تقنيين الطيران المدني الجزائري ، و في المطلب الثاني أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في التشريعات المقارنة .

أما المبحث الثاني فسوف نخصصه لصور مسؤولية الناقل الجوي . و تتحلى صور المسؤولية في أربعة مطالب . المطلب الأول نتناول فيه صورة المسؤولية في نقل الأشخاص ، في المطلب الثاني نتناول المسئولية في نقل البضائع و الأمتعة ، المطلب الثالث نخصصه للمسؤولية عن التأخير *، أما المطلب الرابع فسوف نتطرق من خلاله للمسؤولية من جراء الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض .

في المبحث الثالث من هذا الفصل ، نتناول الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي . في المطلب الأول نتناول استبعاد الناقل الجوي ، و في المطلب الثاني نتناول تحديد مسؤولية الناقل الجوي . و في المبحث الرابع نتكلم عن الأحكام الإجرائية بعدما تناولنا الأحكام الموضوعية و دائما في مطلبين . في المطلب الأول نتناول دعوى المسؤولية و في المطلب الثاني نتناول مسألة الدفع بعدم قبول الدعوى و سقوطها .

---

* من أبرز و أهم صور المسؤولية في تقنين الطيران المدني الجزائري ، الصادر بمقتضى التقنين رقم ٠٦/٩٨ ، المستخرج من الجريدة الرسمية العدد ٤٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧، نجد في أول المطاف: مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة: و قد احتوى هاتين الصورتين،القسم الثالث من الفصل الثامن ، المتضمن عقد النقل الجوي و المسئولية و التأمينات. المواد من ١٤٥ إلى ١٥٦.

و في ثاني مطاف نجد :-مسئولية المستغل إزاء الغير على اليابسة : و قد تضمن هذه الصورة القسم الرابع من الفصل الثامن السالف ذكره .المواد من ١٥٧ إلى ١٦٤ . و في ثالث مطاف ، تناول المشرع المسئولية عن اصطدام طائرتين و دائما في القسم الخامس من نفس الفصل ، أي الثامن و المواد من ١٦٥ إلى ١٧٠ .

و هذه الصورة أو الحالة تشترك فيها جميع الحالات السالفة الذكر ، متى وجد مسافر أو أمتعة أو بضاعة على متن الطائرة . و نظرا لهذه الخاصية المشتركة ، فضلنا عدم إدراج كصورة من صور المسؤولية تحاشيا للتكرار . بينما أوردنا صورة أخرى ، لم يخصص لها المشرع الجزائري حيزا خاصا كما فعل بالنسبة للصور السابقة و هي " المسؤولية عن التأخير " ، بحيث اكتفى بالإشارة إليها في مادتين ، كلما تبين أن هناك تأخير في وصول البضاعة أو في وصول الأشخاص دون الوقوف عند أحكام و أساس و طبيعة هذه المسئولية .

المبحث الأول

انعقاد مسئولية الناقل الجوي و تطورها

يعتبر هذا الموضوع من أعقد موضوعات النقل الجوي ، لما يثيره من صعوبات في مجال تطبيق القوانين حالة وقوع نزاع يعرض على القضاء . و منذ أكثر من ربع قرن ، انصب رجال القانون على هذا المشكل الذي يبدو بسيطا في ظاهره ، معقد في حقيقته . و ما زاد في تعقيده ، تعدد وجهات نظر الدول و اختلافها حول مفهوم المسئولية .(١). فكان من الضروري توحيد قواعد و أحكام الاتفاقيات الدولية ، و هو ما فكرت فيه إنجلترا و فرنسا فتبنوا قواعد اتفاقية (VARSOVIE) في تنظيم النقل الجوي الداخلي فيها .

الجزائر هي الأخرى تبنت نفس الاتفاقية بموجب المرسوم رقم ٦٤-٧٤ المؤرخ في ٢ مارس ١٩٦٤ ، و الاتفاقيات الأخرى التي استلهم منها المشرع الجزائري أحكام تقنين الطيران الجزائري . (٢)

و تحضرنا مقولة للفقيه و العميد الفرنسي Ripert ، لا يمكن أن يشغل قانون وطني محض مكانة في مجال الطيران . صحيح أن للطائرة جنسية و هذا ما يزيد في المسألة تعقيدا ، لأن خلال ساعات قليلة ، تعبر هذه الطائرة أجواء سيادات دول مختلفة و لكل سيادة قانونها الخاص . و عليه إذا أردنا تفادي نزاعات يصعب حلها ، لابد أن ننظر إلى القانون الجوي كقانون دولي . و السعي الى توحيد القواعد القانونية المنضمة للملاحة الجوية يعد ضرورة أكيدة . (٣)

---

١)-راجع : P.Michel pourcelet .le transport aérien international et responsabilité . les presses de l'université de Montréal . 1964, P3. pg 4.

٢)- أنظر : الصفحة الأولى من الجريدة الرسمية العدد ٤٨ ، المتضمن التقنين ٠٦/٩٨، المتعلق بالطيران المدني في الجزائر .

٣)- راجع : P.Michel pourcelet .le transport aérien international et responsabilité , précité , page 5 et 6

المطلب الأول

أساس و طبيعة مسئولية الناقل الجوي

في تقنين الطيران المدني الجزائري

تحكم مسؤولية الناقل الجوي في التشريعات الداخلية ، مجموعة من القواعد القانونية المستمدة من القانون الجوي الدولي و مجموعة أخرى من القواعد القانونية الخاصة بكل دولة .

و تأتي مسؤولية الناقل الجوي في الجزائر ، تطبيقا للأحكام و القواعد القانونية المستمدة من القانون الجوي الدولي و أيضا القواعد القانونية و الأحكام المنبثقة عن مختلف المعاهدات و الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الجزائر ، و التي من خلالها صاغ المشرع الجزائري كل نصوص و مواد تقنين الطيران المدني الجزائري الجديد . و أصدر مراسيم ، أكد بموجبها على انضمام الجزائر الى مختلف الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني لا سيما مرسوم ٦٣-٨٤المؤرخ في ٠٥ مارس سنة ١٩٦٣،و المتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي و المرسوم ٦٤-٧٤المؤرخ في ٠٢مارس سنة ١٩٦٤و المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الى اتفاقية(VARSOVIE) سنة ١٩٢٩ حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و برتوكول (LA HAYE) الدولي المؤرخ في ١٩٥٥.

و تختلف طبيعة المسئولية في تقنين الطيران المدني ، تبعا لاختلاف طبيعة و موضوع النقل الجوي . و في هذا الصدد يميز المشرع الجزائري بين ثلاثة أنواع من المسئولية :

مسئولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة .

مسئولية المستغل إزاء اليابسة .

المسئولية الناتجة عن اصطدام طائرتين .

أولا/مسئولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة : و نكتفي في هذه الصورة من المسئولية ، بتحديد أساس و طبيعة هذه المسئولية .

١) في نقل الأشخاص : يكون الناقل الجوي مسئولا عن المسافر و الأضرار التي تصيب كل شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جروحا أو ضررا ، شريطة أن يكون ذلك الحادث وقع على متن الطائرة و خلال عملية الركوب و الـ ول .(٢)

---

١)- راجع : د. عبد العزيز بوجلاب ، محاضرة بعنوان مسئولية الناقل الجوي ، الصالون الأول للنقل ، الجزائر ، ٢٠٠١.٠٣.١١، ص٤ ، ف.٤

٢)- أنظر : المادة ١٤٥ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، الصادر بموجب التقنين رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧

و بذا تكون مسئولية الناقل الجوي مبنية على أساس الضرر ، شريطة تحققه أثناء عملية النقل و على اختلاف مراحله ابتداء من الركوب و إلى غاية ال ول . و الجزائر كغيرها من الدول العربية التي انتهجت النهج اللاتيني ، لم يكن لديها في بادئ الأمر قانون خاص بالنقل الجوي فكانت تستدل بنصوص و أحكام القانون المدني الذي يقيم المسئولية على أساس : الخطأ-الضرر و العلاقة النسبية بينهما . و لو أجرينا مقارنة بين نصوص مواد التقنين المدني الجزائري الصادر في سنة ١٩٧٥-في المادة ١٣٤ منه –و نص المادة ١٤٥ من تقنين الطيران المدني الجزائري الصادر سنة ١٩٩٨ لوجدنا نوعا من التشابه . بحيث تناول نص المادة ١٣٤ من التقنين المدني الجزائري عبارة الفعل الضار ، في حين يركز نص المادة ١٤٥ من التقنين المدني الجزائري في الفقرة الثانية على عبارة الضرر و يشرح الضرر بأنه ذلك الضرر الجسدي أو العضوي أو الوظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية أو كما جاء حسب مفهوم نص المادة ١٤٥ من التقنين المدني الجزائري . و يشترط في هذا الضرر أن يكون سببا في قيام مسئولية الناقل الجوي ، مسئولية شخصية ، أو على أساس مسئولية المتبوع عن أعمال تابعيه ، و نفس المسئولية أي مسئولية المتبوع عن أعمال تابعيه تناولها أيضا المشرع الجزائري في المادة ١٣٤ من التقنين المدني السالفة الذكر .(١) و في صياغته لنص المادة ١٤٥ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، أخذ المشرع بعين الاعتبار تطور طبيعة مسئولية الناقل الجوي من اتفاقية (VARSOVIE) ١٩٢٩إلى غاية اتفاق (MONTREAL) سنة١٩٧٥.و بالتالي أصبح أساس المسئولية يقوم على فكرة تحمل بدلا من المسئولية التعاقدية القائمة على أساس فكرة الخطأ إلا إذا ثبت وقوع الضرر خارج عملية النقل أو لعيب موجود في المسافر ذاته.(٢) و يكون مستحسنا لو أضاف المشرع الجزائري فقرة إلى نص المادة ١٤٥ السالف ذكره تتعلق في المسئولية في نقل الأشخاص نتيجة إخلال بالتزام تعاقدي من جانب الناقل من جراء نقل الأشخاص و نقل الأمتعة بمقابل ، و من محطة جوية إلى أخرى . أو يحيلنا بفقرة جديدة إلى نص المادة ١٣١ منه و المتضمن عقد النقل الجوي للركاب و أمتعتهم .وننتهي في الأخير ، بأن الناقل الجوي في كل هذه الأحوال يعتبر مسئولا عن الأضرار متى وقع النقل خلال الفترة الممتدة بين الركوب و ال ول دون أن يقع على المضرور عبء إثبات الضرر. (٣)

١٩٨٤، ص٤٧ ، ف ٢ . ١)-راجع :د.علي سليمان ،دراسات في المسئولية في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ، طبعة

٢)-أنظر :نص المادتين١٤٥و ١٤٦من تقنين الطيران المدني الجزائري رقم٩٨/٠٦ المؤرخ في١٩٩٨.٠٦.٢٧،و لاحظ أوجه التشابه بينهما .

٣)-أنظر :نص المادتين١٤٨و ١٤٩من تقنين الطيران المدني الجزائري ، المشار إليه أعلاه .

٢) في نقل الأمتعة و البضائع : تسري أحكام و قواعد اتفاق (MONTREAL) لسنة ١٩٧٥ على مسئولية الناقل الجوي عن البضائع و الأمتعة .(١)

و يكون أساس هذه المسئولية فكرة تحمل التعبئة أو المخاطر ، الناتجة عن إخلال الناقل بالتزاماته اتجاه المسافر صاحب الأمتعة و المرسل صاحب البضاعة .

و في هذا الصدد تنص المادة ١/١٤٦ من تقنين الطيران المدني الجزائري :" يكون الناقل بالطائرة مسئولا عن الخسائر و الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي ، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية . "(٢)

و عليه يستحق المسافر التعويض عن كل ضرر ناتج عن تلف أو خسارة تصيب الأمتعة غير المسجلة و الباقية تحت حراسته هذا الناقل الجوي ، و أيضا الخسارة التي تصيب المسافر و الأشياء بحوزته و هو تحت حراسة الناقل . و يسأل الناقل الجوي ، عن الأضرار الناتجة عن تلف أو خسارة الأمتعة المسجلة و البضائع شريطة أن تكون هذه الأمتعة أو البضائع تحت حراسة هذا الناقل و لا يهم مكان ضياعها أو تلفها ، سواء داخل المطار أو خارج محطة الهبوط . و تتأكد مسئولية الناقل الجوي لمجرد أن يكون قد استلم خطاب النقل الجوي من طرف المرسل و قبل به .

٣) الأضرار الناتجة عن التأخير :و سنأتي إلى التفصيل في هذا الموضوع عندما نستعرض صور المسئولية ، و كل ما هنالك أن أساس هذه المسئولية يقوم على فكرة تحمل المخاطر الناشئة من جراء هذا التأخير . و تفترض مسئولية الناقل تبعا لظروف النقل ، خاصة إذا ثبت أن الإهمال كان من جانب هذا الأخير .(٣)

ثانيا/ مسئولية المستغل إزاء الغير على اليابسة : يشغل هذا النوع حيّزا مهما في تقنين الطيران المدني الجزائري ، نظرا لأن هذا النوع من المسئولية يرتب آثار قانونية خصوصا عندما يتعلق الأمر بحادث جوي وقع في غير حدود دولة تسجيل الطائرة .

---

١)- راجع : د. عبد العزيز بوجلاب ، محاضرة بعنوان مسئولية الناقل الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص ٦ .

٢)- أنظر : نص المادة ١٤٦كاملا من تقنين الطيران المدني الجزائري رقم٩٨/٠٦ . و قارن بين أحكام النقل البري و البحري و النقل الجوي .

٣)-أنظر : المادة ١٤٧ من تقنين الطيران المدني الجزائري المشار إليه أعلاه .

فيعتبر مستغل الطائرة مسئولا مسئولية موضوعية تقوم على أساس الخطأ شبه التقصيري . و ينتج عن هذا ، أن كل مستغل لطائرة تنشط في الجزائر أو تطير في إقليم الدولة الجزائرية يعتبر مسئولا عن كل الأضرار التي سببتها للغير من أشخاص و أموال موجودة على سطح الأرض. و يحق لكل شخص تعرض لخسارة على سطح الأرض و في الظروف المحددة في هذا القانون ، أن يطلب التعويض عندما يبرهن أن الخسارة ناتجة عن تحليق الطائرة أو سقوط شخص أو شئ منها .(١) و الجدير بالإشارة إليه في الأخير أن هناك نوع آخر من المسئولية ، يترتب نتيجة اصطدام بين طائرتين . فتتحدد مسئولية الناقل الجوي و تابعيه في إطار ممارسة هؤلاء لوظائفهم ، و تقوم على أساس الخطأ القانوني الواجب الإثبات .

فإذا ثبت خطأ مستغل إحدى هاتين الطائرتين أو أحد مندوبيه أثناء ممارسة وظائفهم و سبب ضررا لطائرة أخرى أو أشخاص أو أملاك على متن هذه الطائرة ، يكون ذلك المستغل مسئولا عن جميع الأضرار المذكورة .و تتوزع المسئولية بين مستغلي الطائرتين أو أكثر أو مندوبيهم في حدود حجم الخسارة و نسبة الخطأ الذي قام كل مستغل بتسببه للغير. (٢)

هذا كله يتعلق بأساس و طبيعة المسئولية في تقنين الطيران الجزائري. و أما بخصوص أحكام مسئولية الناقل الجوي ، فهي تختلف و تتنوع بين أحكام موضوعية و أخرى إجرائية . و نظرا لاختلاف طبيعة المسئولية تبعا لاختلاف موضوع عقد النقل ، فإننا نفضل تناول شرح هذه الأحكام الموضوعية و الإجرائية عندما نستعرض أحكام مسئولية الناقل الجوي بصورة عامة و ذلك تفاديا للتكرار ، و نقارن كلما دعت الضرورة في ذلك بين أحكام المسئولية في التشريعات المقارنة و الاتفاقيات الدولية و أحكام المسئولية في تقنين الطيران المدني الجزائري .

المطلب الثاني

أساس و تطور طبيعة مسئولية الناقل الجوي في التشريعات المقارنة

تعتبر مسئولية الناقل الجوي ، جزاء إخلال بالتزام تعاقدي أو غير تعاقدي . و لا تختلف أركان مسئولية الناقل الجوي عن أركان المسئولية بوجه عام و هي الخطأ و الضرر و العلاقة السببية بينهما .

إلا أن أساس مسئولية الناقل الجوي هو الذي يختلف من دولة إلى أخرى و من نظام تشريعي إلى نظام تشريعي آخر .

---

١)-أنظر المادة ١٥٩ و المادة ١٦٠ من تقنين الطيران المدني الجزائري ١٩٩٨ .

٢)-أنظر المادة ١٥٩ و المادة ١٦٠ من تقنين الطيران المدني الجزائري .

أولا / أساس مسئولية الناقل الجوي : تعددت الأنظمة القانونية و اختلفت ، و نتج عن هذا الاختلاف تباين في الآراء حول أساس هذه المسئولية . و انقسم العالم إلى ثلاثة أنظمة قانونية بارزة و هي :

-النظام التشريعي اللاتيني .

-النظام التشريعي الأنجلوسكسوني .

-نظام تشريع بعض الدول الفيدرالية و الاشتراكية .

١) التشريع اللاتيني :و هو التشريع الذي يؤسس المسئولية بناءا على إخلال بالتزام تعاقدي .فيسأل الناقل الجوي وفق هذا التشريع مسئولية تعاقدية ، تقوم على قرينة و هي إخلال بالتزام بتحقيق نتيجة .و فرنسا التي تزعمت النظام التشريعي اللاتيني ، لم يكن لديها في بادئ الأمر تشريع خاص بالنقل الجوي . فكانت تطبق القواعد العامة الموجودة في التقنين المدني ، و أيضا الأحكام الخاصة بالنقل البري المنصوص عليها في التقنين التجاري (١) . و عليه تعتبر مسئولية الناقل الجوي مسئولية تعاقدية أساسها الخطأ المفترض ، بمجرد أن ينشأ في ذمة الناقل الجوي التزام و لم يقم بتنفيذه .و بالتالي ، لا يلتزم الراكب أو الشاحن إقامة الدليل على الخطأ هذا الناقل .(٢)

و لم يتم استبعاد تطبيق أحكام التقنين المدني و التجاري إلا بعد صدور قانون الملاحة الجوي في ٣١ ماي ١٩٢٤،و الذي لم يختلف في أحكامه عن التقنيات السابقة بحيث نصت المادة الحادية و الأربعين منه على مسئولية الناقل الجوي في حالة هلاك ، تلف البضاعة و عن الحوادث التي تصيب الركاب ، إلا إذا قام الدليل على أن الضرر يرجع إلى القوة القاهرة أو إلى العيب الذاتي للبضاعة أو إلى خطأ المضرور .

٢) في **التشريع الانجلوسكسوني :** تفرق الأنظمة الانجلوسكسونية بين نوعين من الناقل : الناقل العام و الناقل الخاص . فالناقل العام هو الذي يتعهد بتلبية جميع الطلبات دون تمييز و نظير أجر يتقاضاه . أما الناقل الخاص فهو الذي يتولى النقل بناء على اتفاق خاص و محدد و نظير أجر . و بذلك تقوم مسئولية الناقل العام على أساس خطأ تقصيري مفترض ، فيما تقوم مسئولية الناقل الخاص على أساس خطأ تقصيري واجب الإثبات .(٣)

---

١)- راجع : د. هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٠٦ .

٢)- راجع : M.G FOLLIOT , le droit du transport aérien , précité , page 21.

٣)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص ١٧٩ ، ف ٢ .

و يعتبر الناقل العام (COMMUN- CARRIER)في حالة العقد الذي ينصب على نقل البضاعة ، مسئولا على البضاعة مسئولية لا يمكنه التخلص منها إلا إذا أثبت بأن الضرر يعود لقوة قاهرة أو لسبب أجنبي .
أما إذا كان العقد يتضمن نقل الأشخاص ، يعتبر الناقل مسئولا مسئولية تقصيرية أساسها التقصير و الإهمال من جانبه و يتعين على الراكب في هذه الحالة إقامة الدليل . و عليه نلاحظ بأن التشريع الإنجليزي و الأمريكي يجعلان من القانون مصدرا للمسئولية بدلا من العقد و لا يعتبر الناقل ضامنا لهذه المسئولية إلا إذا وقع تقصير من جانبه يحمل الراكب عبء إقامة الدليل . (١)
أما في حالة الناقل الخاص (PRIVATE- CARRIER)، و لأن مسئولية الناقل في هذه الحالة مصدرها القانون و ليس العقد و كان النقد انصب الأشخاص أو البضائع ، فإن عبء الإثبات يقع على المضرور و ليس على الناقل . لأنه تولى عملية النقل بناءا على اتفاق خاص لا يجعله ملتزما بجميع طلبات الراكب أو المرسل . (٢)
٣) في **تشريع بعض الدول الفيدرالية و الاشتراكية :** إلى جانب الاتجاهين سالفي الذكر ، ذهبت تشريعات أخرى إلى إقامة مسئولية الناقل على أساس فكرة المخاطر و تحمل التبعة. و من الدول التي اكتشفت هذا المذهب سويسرا في قانونا لسنة ١٩٢٠ و يوغسلافيا في قانونا لسنة ١٩٢٢.(٣)
و صفوة القول ، أن أساس مسئولية الناقل الجوي يختلف من نظام إلى آخر . فإذا وجدت المسئولية التعاقدية ضالتها في الأنظمة اللاتينية ، فان المسئولية بقوة القانون كانت أساس الأنظمة الأنجلوسكسونية و في مقدمتها إنجلترا و الولايات المتحدة الأمريكية . إلى جانب فكرة المخاطر و تحمل التبعة كأساس للمسئولية لبعض الدول كسويسرا و هولندا و بعض الدول الاشتراكية . و من أجل حسم الـ اع بين المذهبين التشريعي و الأنجلوسكسوني ، فكرت اتفاقية (VARSOVIE) في توحيد قواعد المسئولية ، فنادت بمسئولية الناقل الجوي على أساس الخطا التعاقدي المفترض . بمعنى أن الناقل الجوي مسئول ، إلا إذا اثبت بأنه و تابعيه اتخذوا كافة التدابير و الاحتياطات و كان من الصعب عليهم تجنب وقوع الضرر. (٤)

---

١)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص ١٧٩ ، ف ٢ .
٢)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع سبق ذكره ، ص ١٨٢ ، ف ٣ .
٣)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص ١٨١ ، ف ١ .
٤)- راجع : د. هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٠٦ .

ثانيا/ تطور طبيعة مسئولية الناقل الجوي في التشريعات المقارنة :

نظرا لاختلاف وجهات نظر الدول المجتمعة في مؤتمر (VARSOVIE) سنة١٩٢٩ ،و من أجل توحيد نظام المسئولية ، سعت هذه الاتفاقية نحو إيجاد تشريع دولي موحد يهدف إلى توحيد أساس و طبيعة مسئولية الناقل الجوي .

١) طبيعة المسئولية في اتفاقية(VARSOVIE) سنة ١٩٢٩: إن المبادئ الأساسية التي تحكم المسئولية وفقا لاتفاقية (VARSOVIE) ثلاثة و تتحدد من خلال النظام القانوني لمسئولية الناقل الجوي .

- **المبدأ الأول =** الخطأ المفترض ، يؤكد مسئولية الناقل الجوي و لا يلزم المسافر أو الشاحن إقامة الدليل على وجود هذا الخطأ و يقيدها بشكل لا يمكن للناقل التحلل منها إلا إذا اثبت انه هو و تابعيه اتخذوا الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر (١).
- **المبدأ الثاني :** مراعاة مصلحة الناقلين ، بأن خففت الاتفاقية من شدة قرينة الخطأ فجعلت حدا أقصى للتعويض يلتزم به الناقل من مواجهة كل راكب و المقدر ١٢٥.٠٠٠ فرنك بوان كريه و ٢٥٠ فرنك بوان كريه عن كل كيلو غرام من البضائع أو الأمتعة أو كما نصت عليه المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو . و يعادل ذلك ١٠٠.٠٠٠ دولار أمريكي بالنسبة للتعويض في مواجهة الراكب و ٢٠٠.٠٠٠ دولار في مواجهة الشاحن أو المرسل .(٢)
- **المبدأ الثالث :** لا يمكن للراكب التهرب من المسئولية و تبطل كل الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسئولية و تلك التي ترمي إلى وضع حد أقصى للتعويض أقل من الحد المقرر في نصوصها . و عليه يستفيد من الإعفاء و من الحد الأقصى للتعويض ، كل ناقل جوي حسن النية على أساس أنه هو و تابعيه اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر و بات مستحيلا تجنبه. و تعتبر اتفاقية (VARSOVIE) الناقل الجوي سيئ النية ، في الحالتين التاليتين :
- الحالة الأولى : إذا ثبت أن الضرر كان بسبب غش أو خطأ الناقل المساوي للغش .(٣)
- الحالة الثانية : تخلف وثائق السفر أو لم تشتمل في حالة وجودها على البينات الإلزامية .(٤)

---

١)- راجع : P.Michel pourcelet .le transport aérien international et responsabilité , précité , p 40.

٢)- راجع : M.G.FOLLIOT , le droit du transport aérien , précité , p 110.

٣)- راجع : د. عبد العزيز بوجلاب ، محاضرة بعنوان مسئولية الناقل الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص ١ ، ق ١.

٤)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع سبق ذكره ، ص ١٨٥ ، ف ٦ .

٢) طبيعة المسئولية وفقا لأحكام بروتوكول(LA HAYE)١٩٥٥ :صاحب تطبيق اتفاقية وارسو العديد من المشاكل ، خاصة من جانب بعض الدول التي كانت تنادي بضرورة مراجعة أحكام و قواعد هذه الاتفـاقية . و كان بروتوكـول (LA HAYE) ،الأداة الأولى المعـدلة و المكـملة لبعض أحكام اتفاقية (VARSOVIE). و استهدف التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي ثلاثة محاور أساسية

- **المحور الأول :** مراجعة الحد الأقصى للتعويض و ذلك بمضاعفته .
- **المحور الثاني :** مراجعة مفهوم الخطأ الذي أصبح ضيقا و قاصرا على حرمان الناقل الجوي من التمسك بالحد الأقصى للتعويض ، فإذا كان ذلك الخطأ مقترنا بغش أعطى للناقل الحق في إقامة الدليل باستحالة تجنب الخطأ عليه و على تابعيه ، و بالتالي إعفائه من المسئولية .
- **المحور الثالث :** تبني قواعد جديدة تدف إلى تبسيط إجراءات السفر بالنسبة لنقل الأشخاص و وثائق النقل التي أصبحت معقدة بالنظر إلى اتفاقية وارسو . و تجسد ذلك في نص المادة ٦ الجديدة من اتفاقية وارسو ، التي ألغت نص المادة ٨ من الطبعة الأصلية و الذي أصبح يتضمن ما يلي : خطاب النقل الجوي الذي يحتوي على تحديد نقطة القيام و نقطة الوصول ، فإذا كانت نقطتا القيام و الوصول واقعتين في إقليم دولة متعاقدة سامية ، و حدث رسو أو أكثر في دولة أخرى يتعين تحديد دولة الرسو في العقد .(١)

٣) طبيعة المسئولية في اتفاق (GUADALAKHARA) لسنة ١٩٦١: في سبتمبر ١٩٦١، تم التوقيع على اتفاق يقضي بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي المبرم مع شخص غير الناقل الجوي المتعاقد . و يأتي هذا الاتفاق عقب المشاكل التي طرحتها بعض الدول في اتفاقية وارسو ، من جراء تعدد الناقلين في عملية واحدة عندما يتفق الناقل المتعاقد بتوكيل جزء من هذا النقل لصالح ناقل جوي آخر . و من أجل إيجاد حلول لهذه الإشكاليات ، وقعت اتفاقية (GUADALAKHARA) بعدما كانت مجرد مشروع حرر سنة ١٩٥٧ و دخل حيز النفاذ سنة ١٩٦١.(٢) و محتوى الاتفاقية يقضي بأن مجال تطبيقها يقتصر على الناقل الجوي ، الذي ابرم عقدا مع المسافر و المرسل أو شخص الذي يعمل لحساب المسافر أو لحساب المرسل كما جاء في اتفاقية (VARSOVIE) ، المعدلة ببروتوكول (LA HAYE) .

---

١)- راجع : P.Michel pourcelet .le transport aérien international et responsabilité , précité , p 238, 4.

2)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع سبق ذكره ، ص ٨١٨ ، ف 4 .

و يشترط في النقل الجوي أن يكون واقعيا أي (transport réellement effectué)و أن يتم النقل في جزء منه من طرف ناقل فعلي . و مثال ذلك أن يبرم عقد نقل جوي بين شركة نقل جوي و مسافر ، على أن يتم تنفيذ هذا النقل من طرف شركة جوية أخرى (١) . و نستخلص في الأخير أن هدف الاتفاقية يكمن في تحديد حقوق و التزامات الناقل الفعلي تجاه المسافر أو المرسل و العلاقة القانونية الموجودة بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي .

٤) طبيعة المسئولية وفقا لاتفاق (MONTREAL) ١٩٦٦ : بعد إعلان الولايات المتحدة الأمريكية عن رفضها في التصديق على بروتوكول (LA HAYE) بحجة عدم كفاية الحد الأقصى للتعويض في حالة وفاة الراكب أو الإصابة الجسمانية الخطيرة ، سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي بتوقيع اتفاق تخوفا من انسحاب أمريكا من اتفاقية VARSOVIE فنص على مسئولية الناقل الجوي الموضوعية . (٢) و هكذا تحول أساس المسئولية العقدية للناقل الجوي من الخطأ المفترض من جانب الناقل إلى المسئولية عن تعويض الأضرار التي تصيب الركاب ، و التي لا يتحلل الناقل منها إلا إذا قام الدليل على رجوع الضرر إلى خطأ المضرور و أن الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة كل راكب يقدر ب ٧٥ ألف دولار .

٥) مسئولية الناقل طبقا لأحكام بروتوكول (GUATIMALA) ١٩٧١ : اعتبر ا لتمع الدولي اتفاق MONTREAL لسنة ١٩٦٦ بمثابة التحدي الصارخ لأحكام اتفاقية VARSOVIE ، لا سيما فيما يتعلق بأساس و طبيعة المسئولية و الحد الأقصى للتعويض . و بعد عدة اجتماعات وقع المؤتمرون في جواتيمالا بتاريخ ٠٨ مارس ١٩٧١ بروتوكولا ، يقضي بإدخال تعديلات على طبيعة المسئولية لكنه لم يدخل حيز التنفيذ لأنه لم يحصل على النسبة الكافية من الأصوات للمصادقة عليه . و هي مصادقة ثلاثون دولة و أكثر من خمسة شركات دولية تستحوذ على نسبة ٤٠% من حجم عمليات النقل الجوي الدولي المنتظمة (٣) . و قد ميز بروتوكول جواتيمالا بشأن طبيعة المسئولية في نقل الأشخاص و الأمتعة و البضائع و المسئولية عن التأخير أيضا بين أمرين أساسيين :

- الأمر الأول : أن المسئولية في نقل الأشـخاص اثر إصـابة المسـافر إصـابة جسـمانيـة أو ضياع و تلف أمتعته ، مسئولية موضوعية تقوم على أساس تحمل التبعة .

---

١)- راجع : Michel pourcelet .le transport aérien international et responsabilité , précité , P 35.

٢)- راجع : المستشار عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص ٢٤ ، ف ٣ .

٣)- راجع : د. أبو زيد رضوان ،القانون الجوي قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٠٤ ، ف ١ .

و تنعقد على رأس الناقل على حد تعبير الدكتور أبو زيد رضوان – بقوة القانون و لا يستطيع التهرب منها أو التخفيف منها وفق هذا البروتوكول إلا لسببين :

. السبب الأول : الحالة الصحية للراكب ، و التي تكون سببا محوريا لما لحق به من أضرار أو تلف البضاعة الذي يعود إلى طبيعتها أو إلى عيب ذاتي فيها .

. السبب الثاني : خطأ المصاب نفسه (١) .

- الأمر الثاني : المسؤولية في حـالة التـأخير بالنسبـة للمسافر و أمتعـته ، ظلت كما هـي في اتفاقية وارسو أي مسئولية تعاقدية و لكن يبقى الناقل مسئولا بقوة القانون ، إلا إذا ثبت أنه و تابعيه اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي الخطر و بات الأمر مستحيلا .

٦) طبيعة المسئولية في بروتوكول (MONTREAL) لسنة ١٩٧٥ :

نظرا للرفض الذي لقيه بروتوكول (GUATIMALA) سنة ١٩٧١ من طرف الدول الموقعة لاتفاقية (VARSOVIE). و في سياق استعراض تطور طبيعة مسئولية الناقل الجوي ، أصدرت أربعة بروتوكولات في سنة١٩٧٥. الثلاثة الأولى انصبت على اعتماد ما اصطلح عليه بحقوق السحب الخاصة أو D.T.S Droit de tirage spécial بدلا من الفرنك بوانكاريه كأساس للتعويض . أما البروتوكول الرابع لسنة ١٩٧٥ فانتهى بإقرار المسئولية الموضوعية الناقل الجوي فيما يخص نقل البضاعة في المادة ٤ منه المعدلة لنص المادة ٢/١٨ من اتفاقية(VARSOVIE)، و التي اعتبرت الناقل الجوي مسئولا بقوة القانون عن تلف البضائع أو هلاكها أو فقدها لمجرد أن هذا الفعل سبب ضررا حدث أثناء النقل الجوي . و جاء ذلك تعديلا لبروتوكول (GUATIMALA) ، الذي حصر نطاق المسئولية الموضوعية في نقل الأشخاص و إن كانت هذه المسئولية في مضمونا مطلقة . و عليه لا يمكن للناقل الجوي دفعها إلا أن البروتوكول من جهة ثانية ، سمح للناقل استبعاد المسئولية و كأنه يريد من وراء ذلك التخفيف منها و ذلك في الحالات التالية :

- العيب الذاتي في البضاعة .
- حالة الحرب اثر النزاع المسلح .
- التغليف المعيب للبضاعة و الذي تم من طرف شخص ، غير الناقل أو تابعيه .

---

١) راجع أيضا : المجلة الفرنسية للقانون الجوي الدولي ، المرجع سبق ذكره ، ١٩٧١ ، ص ١٥ .

و هذا الخروج عن القاعدة و المتضمن المسئولية المطلقة للناقل الجوي ، يؤدي إلى إفراغ أساس المسئولية من مضمونه و يصبح بذلك مثل هذا التعديل لا طائل من وراءه (١) .

٧) طبيعة المسئولية في **اتفاق (KHALALUMPOUR) لسنة ١٩٩٥ :** ضلت اتفاقية (VARSOVIE) لسنة ١٩٢٩ محل انتقاد الكثير من الدول ، بالرغم من أهميتها في القانون الجوي الدولي الخاص .

و جاء اتفاق (KHALALUMPOUR) ليحدد نظاما آخر من المسئولية و على مستويين مختلفين :

- **المستوى الأول :** المسؤولية الموضوعية إذا كان الحد في التعويض يساوي أو أقل من مائة ألف وحدة حق سحب خاص 100.000 DTS
- **المستوى الثاني :** المسئولية المفترضة إذا كان الحد في التعويض يفوت مائة ألف وحدة حق سحب خاص 100.000>DTS (2).

٨)طبيعة المسئولية وفقا لاتفاقية (MONTREAL) لسنة ١٩٩٩:كان الهدف من هذه الاتفاقية، إدخال وسائل جديدة على اتفاقية ورسو لسنة ١٩٢٩ من جهة و من جهة ثانية إدراج نظام –المستويين-الذي كثر الحديث بشأنه في اتفاق كوالالمبور سنة ١٩٩٥ .

و تم التأكيد في هذه الاتفاقية على ضرورة مراجعة حدود المسئولية أي الحد الأقصى للتعويض كل خمسة سنوات .و لم تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ إلى غاية هذا الوقت .(٢)

---

١)- راجع : د. أبو زيد رضوان ،القانون الجوي قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٣٠٧ ، ف ٣ .

٢)- راجع : د. عبد العزيز بوجلاب ، محاضرة بعنوان مسئولية الناقل الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص ٣.

المبحث الثاني

صور مسئولية الناقل الجوي

في تحديدنا لمفهوم المسئولية ، قلنا بأن المسئولية هي جزاء الإخلال بالتزام تعاقدي كان أو غير تعاقدي . و لما كان عقد النقل الجوي يرتب التزامات على عاتق الناقل الجوي ، فان هذه الالتزامات تختلف بحسب اختلاف موضوع النقل و أهمها : التزام بضمان سلامة الراكب ، التزام بالمحافظة على البضاعة ، التزام المواصلة إلى محطة الوصول في الزمن المتفق عليه و أخيرا التزام المحافظة على الغير على سطح الأرض.و إن كان هذا الالتزام الأخير معنويا ،لأن لا تربط الناقل و الغير على سطح الأرض أية رابطة قانونية (١). فنخصص المطلب الأول للمسئولية في نقل الركاب و الأشخاص ، المطلب الثاني للمسئولية في نقل البضاعة ، و المطلب الثالث للمسئولية عن التأخير . أما المطلب الرابع و الأخير لمسئولية مستغل الطائرة اتجاه الغير على سطح الأرض و هذه الصورة كما أسلفنا تتعلق بالمسئولية التي يحدثها جسم الطائرة للغير على اليابسة ، و العلاقة بين مستغل الطائرة و الغير هي غير العلاقة التي توجد بين مستغل الطائرة و المسافر أو المرسل .

المطلب الأول

المسئولية في نقل الركاب و الأشخاص

أولا / شروط انعقاد المسئولية : يشترط لانعقاد المسئولية كما جاء في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ وقوع حادث سبب ضررا للراكب أو المسافر .

١) وقوع الحادث :يعرفه الفقه بأنه كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل و مرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة (٢). و عليه يخرج عن معنى الحادث وفقا لاتفاقية وارسو الأضرار الواقعة بسبب اعتداء أحد الركاب على غيره ، حتى إن وقعت أثناء عملية النقل لأن العبرة في ذلك أن ترتبط الواقعة بعملية الاستغلال الجوي .

أكثر من ذلك ن يشترط في الحادث أن يقع أثناء فترة سريان الالتزام بضمان السلامة من حيث الزمان .

---

١)- راجع : د. محمود مختار بربري ، قانون الطيران وقت السلم ، الطبعة لم تذكر ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، السنة ١٩٨٥ ، ص ١٦١ ، ف ٣.

٢)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع سبق ذكره ، ص ١٩٣ و ما يليها .

و عليه لا تقوم المسئولية بمجرد انعقاد العقد ، بل من وقت تنفيذ الناقل للالتزامات التي يرتبها عقد النقل.(١) و تشترط المادة ١٧ من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ضرورة وقوع الحادث الذي نجم عنه ضرر على متن الطائرة أو أثناء عملية صعود و نزول الركاب .و يفهم من نص هذه المادة أن الفترة الزمنية التي يقوم أثناءها الالتزام بضمان السلامة ، ليست قاصرة على المرحلة التي تطير فيها الطائرة بل تشمل أيضا عمليات الصعود و الن ول .

و أن لم تتصد اتفاقية VARSOVIE لشرح المقصود بالصعود و الن ول ، إلا أن الفقه و القضاء الدوليين استقر على ضرورة تفسير هاتين العمليتين ، حتى يتأكد التزام الناقل بضمان سلامة الراكب و تتأكد حماية الركاب و الأشخاص من مخاطر الطيران .

فتبدأ مدة الالتزام بضمان السلامة في الحسبان ، منذ اللحظة التي يغادر فيها المسافر قاعة الانتظار بأمر من الناقل و يستمر السريان طول المدة التي يتواجد فيها على متن الطائرة ، إلى غاية وصوله أي المسافر – إلى نقطة الوصول و خروجه من مبنى مطار دولة الوصول . و لا يسأل الناقل إذا وقع الحادث و المسافر موجود بوسط مدينة معينة و يريد الالتحاق بالمطار بواسطة الحافلات المخصصة للنقل .(٢)

٢) الضرر الذي يصيب الراكب أو المسافر : لا تنعقد مسئولية الناقل لمجرد وقوع الحادث ، و إنما لابد من أن يلحق هذا الراكب ضررا .و بمراجعة نص المادة ١٧ من اتفاقية VARSOVIE، نلاحظ بأنا لم تبين ماهية الضرر و نوعه فيتعين حينئذ الرجوع إلى النصوص القانونية في التشريعات الوطنية .و في هذا المقام ، تنص المادة ١٥١ من تقنين الطيران المدني الجزائري :" لا تسري حدود المسئولية المحددة في هذا القانون إلا إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه يعادل للغش أو الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارستهم وظيفتهم " .(٣)

ثانيا / الالتزام بضمان السلامة : و يتضمن مفهوم هذا الالتزام و النطاق الزمني لهذا الالتزام .

١)- مفهوم الالتزام بضمان السلامة : يقصد بضمان السلامة ، أن يلتزم الناقل الجوي بتوصيل الراكب إلى المكان المتفق عليه سالما معافى . و يجد هذا الالتزام ضالته في الأنظمة اللاتينية التي تؤمن بفكرة العقد كالجزائر و مصر و فرنسا و بالنسبة للأنظمة الأنجلوسكسونية التي تؤمن بفكرة القانون كانجلترا و أمريكا .

---

١)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع السابق ، ص ١٩٦ ، ف٢ .

٢)- راجع : المستشار عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص ٧٣ ، ف ١ .

٤)- راجع : P. LOUIS CARTOU . le droit aérien , précité . p 329. p 5.

و نظرا لاختلاف الاتجاهات حول مصدر هذا الالتزام ، ذهبت اتفاقية (VARSOVIE) في المادة ١٧ منها إلى النص صراحة على حل توفيقي مقتضاه أن الالتزام بضمان السلامة هو التزام ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل بحيث يفترض وقوع خطأ من جانب يستوجب مسئوليته بمجرد إصابة الراكب أو وفاته حتى يقيم الدليل على عكس ذلك .(١)

و يقابل هذه المادة ، نص المادة ١٤٥ من تقنين الطيران المدني الجزائري التي تقرن مدة الالتزام بضمان السلامة بالفترة التي تتم فيها عملية الركوب و الـ ول أو وجود الراكب على متن الطائرة .

٢) النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة : قلنا بأن المسئولية هي جزاء إخلال بالتزام ، فهي لا تقوم بمجرد أن ينعقد العقد بين الناقل و الراكب و إنما من وقت التزام هذا الناقل بتنفيذ التزاماته اتجاه هذا الراكب أو المسافر .*

و حتى يتمكن المضرور من إثارة مسئولية الناقل الجوي ، لابد من أن يكون الضرر قد لحقه خلال المدة التي يكون الناقل ملتزما بضمان هذه السلامة .و ينحصر النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة كما أسلفنا ، بين الفترة التي تحدث فيها عمليتي الركوب و الـ ول أي الهبوط علاوة على فترة تحليق أو طيران الطائرة .و قد اتفق الفقه و القضاء على أن فترة الالتزام تبدأ في السيران ، منذ أن يعلن الناقل بواسطة المكبر الصوتي عن التحاق المسافر بالطائرة . أي ابتداء من مغادرة مبنى المطار ثم صعوده سلم الطائرة و وجوده على متن الطائرة ، إلى غاية وصوله إلى مطار دولة الوصول و مغادرته لمباني المطار فيها . و تفريعا لذلك ، لا يعد الناقل الجوي مسئولا وفقا لأحكام الاتفاقية عن الأضرار التي تصيب الراكب بسبب حادث حصل خارج نطاق هذه الفترة .(٢)

---

١)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع سبق ذكره ، ص ١٩٢ ، ف ٤ .

*يعتبر الالتزام بضمان السلامة من أهم و أخطر الالتزامات الملقاة على كاهل الناقل الجوي . و لم يتسامح الفقه و لا القضاء الدولي مع الناقل الجوي في محاولته استبعاد أو دفع المسئولية .

٢)- راجع : د.محمد فريد العريني ، القانون الجوي، المرجع سبق ذكره ، ص ١٠٠ ، ف ٦ .

المطلب الثاني

المسئولية في نقل البضائع و الأمتعة

أولا / شروط انعقاد المسئولية : تنص المادة ١٨ من اتفاقية (VARSOVIE):" يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها متى حدثت الواقعة التي تولد عنها الضرر خلال فترة النقل الجوي " .(١)

١) وقوع الحادثة : يختلف الحادث في نقل الأشخاص عن الحادثة أو الواقعة في نقل البضائع و الأمتعة .و للحادثة معنى أوسع من الحادث ،إذ تمتد لتشمل كافة الأسباب التي ينجم عنها الضرر سواء كانت متعلقة بالنقل الجوي أو بتشغيل الطائرة أو لم تكن متعلقة به .(٢) و الجدير بالملاحظة أن اتفاقية (VARSOVIE)لم تعنى بتفسير مفهوم الواقعة أو الحادثة بل تركت المسألة للفقه و القضاة .

٢) الضرر :يسأل الناقل الجوي عن الأضرار تلحق بالمسافرين أو الشاحنتين في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة سواء كان الهلاك كليا أو جزئيا .كما يسأل في حالة الفقد على اثر تلف يؤثر على الشحن بشرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي .و يستوي أن يكون مكان وقوع الحادثة في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية .(٣)

ثانيا / الالتزام بضمان المحافظة على البضائع و الأمتعة :و يتحدد هذا الالتزام من خلال معرفة مفهوم الالتزام و النطاق الزمني له .

١) مفهوم الالتزام بالمحافظة على البضائع و الأمتعة : جمعت اتفاقية (VARSOVIE) بين أحكام المسئولية في نقل البضائع و أحكام المسئولية في نقل الأمتعة . و بموجب ذلك تكون الاتفاقية قد ألقت على الناقل التزاما ببذل عناية و المتمثل في سلامة البضاعة أثناء نقلها جوا .

و يقصد بلاك البضاعة ، زوال مادتا و تلف البضاعة ، عطب مادتا بكيفية يؤثر على قيمتها و المقصود وضياع البضاعة ، اختفاؤها دون العثور على أثرها .(٤)

---

١)- راجع : المستشار عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص ١٦٥ .

٢)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢١٢ ف ٣. و أبو زيد رضوان المرجع السابق ، ص ٣٠٩ ، ف ٢.

٣)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع سبق ذكره ، ص ١٩٢ ، ف ٤ .

٤)- راجع : د.مراد منير فهيم ، القانون الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص ٦٩ ، ف ٥ .

و إذا حدث أن وقع هلاك للبضاعة فمن يتحمل تبعة ذلك الهلاك . هل هو المرسل باعتباره صاحب البضاعة أو الناقل المكلف بالنقل ؟و هل يشترط أن يكون الناقل قد ارتكب خطأ يجب إثباته ،أم أنه يسأل دون حاجة إلى إثبات وقوع ذلك الخطأ من جانبه ؟

حسمت اتفاقية (VARSOVIE) هذه التساؤلات ، بأن ألقت على عاتق الناقل التزاما بضمان المحافظة على البضاعة مادامت تحت حراسته .و في هذا الإطار تنص المادة ١٤٦ الفقرة الأولى من تقنين الطيران المدني الجزائري :" يكون الناقل بالطائرة مسئولا عن الخسائر و الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة ".(١)

إلا أن هذا الالتزام لم يعد مجديا ،نظرا لدخول بروتوكول (MONTREAL) الرابع سنة١٩٧٥حيز التنفيذ و هو الذي نادى بمسئولية الناقل الجوي الموضوعية و التي لا تقوم على فكرة الخطأ بل على أساس تحمل التعبئة .(٢)

الجدير بالملاحظة أن افتراض خطأ الناقل ،أمر يتفق و مقتضيات العدالة لأن تكليف المرسل أو المرسل إليه بإقامة الدليل على وقوع خطأ من جانب الناقل ، من شأنه أن يخلق نوعا من الإجحاف و الظلم في حق المرسل أو المرسل إليه ،البعيدين كل البعد عن حيازة البضاعة التي أصبحت تحت سلطان الناقل .

٢) النطاق الزمني للالتزام بالمحافظة على البضاعة : حرصت اتفاقية VARSOVIE على تحديد النطاق الزمني للنقل الجوي للبضائع و الأمتعة ،حيث نصت المادة ٢/١٨ على أن النقل الجوي يشمل المدة التي تكون فيها البضائع و الأمتعة تحت حراسة الناقل سواء في مطار القيام أو على متن الطائرة أو في مكان آخر عند الهبوط خارج المطار . و بالرجوع إلى نص هذه المادة ، نلاحظ تضييقا واضحا في النطاق الزمني للنقل الجوي بحيث يقتصر على دخول البضاعة من مطار القيام و خروجها من حكم مطار الهبوط .

إلا أن النطاق الزمني هذا يمتد إلى حالة اضطرار الطائرة للهبوط خارج أحد المطارات و البضاعة تحت حراسة الناقل الجوي . و بمراجعة دائما ٢/١٨، نجدها قد واجهت النقل المركب حيث استثنت النقل البري أو البحري الذي يتم خارج المطار إلا إذا حدث هذا النقل من أجل تنفيذ عقد النقل الجوي ، بغرض الشحن أو تسليم البضاعة أو انتقالها من طائرة إلى أخرى .(٣)

---

١)- أنظر : نص المادة ١٤٦ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، الصادر تحت رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧.

٢)- راجع : د. عبد العزيز بوجلاب ، محاضرة مسئولية الناقل الجوي ، المرجع سبق ذكره ص ٨ .

٣)-أنظر: نص المادة ١/١٨ ٢ ٣ .من اتفاقية (VARSOVIE) ، الفصل الثالث من هذه الاتفاقية و المتضمن مسئولية الناقل الجوي .الترجمة للدكتور ضياء الدين صالح .

و قد ورد هذا القيد في الفقرة الثانية من المادة ١٤٦ من تقنين الطيران المدني الجزائري :" لا تغطي مدة النقل الجوي ، أي نقل بري أو بحري يتم خارج المحطة الجوية ." و هو النص المطابق للفقرة ٣ من المادة ١٨ من اتفاقية وارسو (١).

غير أن الفقرة الرابعة من نص المادة ١٤٦ السالف ذكرها ، تستثني النقل البري أو البحري الذي يأتي في إطار تنفيذ عقد النقل الجوي من أجل الشحن أو تسليم أو إعادة الشحن داخل طائرة أخرى .

و لارتباط حراسة الناقل الجوي للبضاعة و الأمتعة بالمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بها ، فان فترة النقل تنتهي بانتهاء حراسة الناقل للأمتعة و البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه سليمة، أو وضعها تحت تصرفه حتى و إن كانت موجودة داخل مبنى مطار الوصول. (٢) و العبرة من هذا النوع من النقل بالتسليم ،بحيث لا ينهي مسئولية الناقل الجوي تفريغ البضاعة من الطائرة ، إلا إذا كانت تحت تصرف المعني بها في خطاب النقل الجوي و بالنسبة للأمتعة إذا ما التقطها المسافر في مطار الوصول .(٣)

المطلب الثالث

المسئولية عن التأخير

يشكل هذا النوع من المسئولية ،التزام في ذمة الناقل ، بالنقل في الميعاد و هو من العناصر التي لا يستقيم النقل بدونها .و التصدي لهذه المسألة (أي لفترة النقل الجوي) ، كان من اهتمامات الدول التي تملك أقوى الأساطيل الجوية في العالم كالولايات المتحدة الأمريكية ،بريطانيا و فرنسا. و من أحسن الأمثلة التي نضربها في هذا السياق ، المشروع المشترك بين فرنسا و بريطانيا و الذي انتهى بميلاد أسرع جهاز طيران في العالم يدعى –الكون كورد- و الذي يعتبر من أسرع الطائرات و بفضله اخترقت حدود القارات في ساعات قليلة من الزمن .(٤)

و عليه ،من الطبيعي جدا مساءلة الناقل الجوي إذا ما أخل بهذا الالتزام على نحو يؤدي إلى إلحاق أضرار بالمسافر و الشاحن .

---

١)-راجع : P.Michel pourcelet .le transport aérien, précité , page 45.

٢)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، المرجع سبق ذكره ، ص 118 ، ف 3 ، و أيضا : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢١٤.

3)-راجع : P.Michel pourcelet .le transport aérien, précité , page 46.

٤)-راجع : LE PHARE , journal maghrébin des transporteurs , précité, N°23 ; page 15

و في اجتماعها سنة ١٩٢٩ (VARSOVIE) أثناء تحرير ديباجة الاتفاقية ،حاول مندوب المملكة البريطانية العظمى إدراج شرط متضمن الإعفاء من المسئولية عن التأخير . لكن الفقه الفرنسي واجه هذه الفكرة بانتقاد شديد ،تصديا لزعم الشركات الكبرى للطيران على أساس أنا تتخذ كافة التدابير اللازمة و الاحتياطات من أجل تفادي حدوث الخسارة و هذا عند مطالبتهم بالتعويض من جراء التأخير .(١)

أولا / المفهوم الصحيح لفترة النقل الجوي :و يقصد به الفترة الصحيحة التي ترتب مسئولية الناقل الجوي عن التأخير .و نظرا للانتقادات الموجهة للنظريات المفسرة لفترة النقل الجوي ، ذهب أغلب الفقه إلى القول بأن المادة ١٩من اتفاقية(VARSOVIE) و المتعلقة بالمسئولية عن التأخير أحالت ضمنيا فيما يعني المقصود بالنقل الجوي إلى المادة ١٧ من نفس الاتفاقية و المتضمنة الالتزام بسلامة الركاب و المادة ١٨ المتضمنة ضمان المحافظة على البضاعة .(٢) و ترتيبا على ذلك يسأل الناقل الجوي :

- في نقل الركاب : إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية الممتدة من لحظة مغادرة الركاب تحت أوامر الناقل أو أحد تابعيه قاعة المسافرين بمطار القيام إلى لحظة انتهاء وصاية الناقل الجوي ، و ذلك بخروجه من مبنى مطار الوصول .
- أما في نقل البضائع و الأمتعة : فالتأخير معناه متى وجدت البضاعة تحت حراسة الناقل و يستوي الأمر إذا كان الناقل الجوي بالمطار أو في أية جهة هبوط أخرى غير مطار الوصول . أما فيما يخص الأمتعة فبمجرد لقفها من البساط المتحرك .

ثانيا / شروط انعقاد المسئولية عن التأخير :

١) حدوث التأخير : و يعني تجاوز الميعاد المقرر لوصول الطائرة و الذي يرتب في ذمة الناقل الجوي التزاما بتنفيذ النقل في مدة زمنية محددة .و قد أثار هذا الشرط صعوبات جمة أثناء تطبيقه في مجال النقل الجوي الدولي و تعود أسبابه إلى :

- لم تضع اتفاقية (VARSOVIE)معيارا،يوضح المقصود بالتأخير الذي يسأل عنه الناقل الجوي .
- مبدأ المسئولية عن التأخير ، لقي معارضة قوية من طرف الناقلين الجويين و الاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران .

١)-راجع : P.Michel pourcelet .le transport aérien international et responsabilité . précité 126.

P.Ripert: Nous ne pouvons pas , dans une convention ne pas poser que le transport est responsable en principe pour retard .

١)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي، المرجع السابق ، ص ١٩٢ ، ف ٤ .

و نظرا لاختلاف مصالح الناقلين الجويين و مستعملي الطائرات من ركاب و شاحنين ، عمل القضاء على حسم الصراع الدائر بين هؤلاء .فأصدر أحكام تقرر صحة شروط عقد النقل ، بعدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل و بان ساعات الرحيل و الوصول المعلنة في جدول مواعيد النقل لا تعتبر جزءا من عقد النقل و إنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت .(١)و ذهب القضاء أيضا إلى إعفاء الناقل الجوي من المسئولية عن التأخير ، طالما لم يلتزم المضرور بتقديم الدليل على ذلك التأخير الذي يرجع في حقيقة إلى الخطأ الجسيم للناقل الجوي .(٢)

و ذهب الفقه بدوره إلى تأييد هذه الأحكام ، بشرط أن لا تؤدي هذه الشروط إلى إعفاء الناقل من المسئولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير الذي يخرج عن الإطار العادي . و المعني ، أن التأخير الذي يكون مرده اتفاق سابق بين الناقل و الراكب يعد من قبيل مجاوزة المواعيد العادية . و أما ذلك غير المتفق عليه ، يعد من قبيل المجاوزة غير العادية للميعاد المعقول و هذا الذي استقر عليه القضاء . (١)

٢) حدوث التأخير أثناء فترة زمنية محددة : تتحدد مسئولية الناقل الجوي ، كلما حدث نقل خارج نطاق المدة الزمنية المحددة . و قد تعددت وجهات نظر الفقه حول المدة المحددة المقصودة في اتفاقية (VARSOVIE)، لكن أغلب الفقه يذهب إلى القول بأن المادة ١٩ من الاتفاقية اكتفت بتقرير المسئولية جزاء التأخير في نقل الأشخاص و الأمتعة و البضائع ، و كأنا تحيلنا ضمنيا إلى المادة ١٧ و المادة ١٨ منها و اللتان تعرفان فترة النقل الجوي التي يسري خلالها كل التزام بضمان السلامة في نقل الأشخاص و كل التزام بضمان المحافظة في نقل البضائع و الأمتعة .

الجدير بالإشارة إليه أن المشرع الجزائري لم يهتم بشرح الفترة الزمنية للنقل الجوي ، بل اكتفى بتقرير المسئولية المترتبة عن التأخير و ذلك بمقتضى الفقرات ٣ و٥ من المادة١٥٢ من تقنين الطيران المدني الجزائري . و أما عن المواعيد المحددة في هذه المادة ، فإنا تخص المضرور من جراء التلف أو ضياع البضاعة أو التأخر بالنسبة للمسافر و مقاضاة الناقل الجوي بعد وقوع الحادثة مباشرة. و عليه يفهم ضمنيا بأن المشرع الجزائري يحيلنا بدوره إلى نص المادة ١٤٥ من تقنين الطيران الجزائري فيما يتعلق الالتزام بضمان سلامة الركاب ، و إلى المادة ١٤٦ من نفس التقنين فيما يتعلق بالالتزام بضمان المحافظة على البضاعة .

---

١)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع سبق ذكره ، ص 210 ، ف 1 .

٢)- راجع أيضا : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الداخلي و الدولي ، المرجع سبق ذكره ، ص 312 إلى ٣٢٠.

٣)- راجع : P.Michel pourcelet .le droit aérien, transport international et responsabilité , précité , page 131.

٤)-أنظر : المواد ١٤٥ ،١٤٦ ،١٥٢من تقنين الطيران المدني الجزائري، تحت رقم ٩٨/٠٦ ، المؤرخ في ٢٧. ٠٦ .١٩٩٨.

المطلب الرابع

مسئولية مستغل الطائرة اتجاه الغير على سطح الأرض

يعتبر هذا النوع من المسئولية من أهم صور المسئوليات ، بحيث تنعقد على رأس مستغل الطائرة أمام الغير ممن لا تربطه بهم أية رابطة تعاقدية . و مصدر هذه المسئولية ليس العقد ، و إنما القانون جراء الأضرار الناجمة عن حوادث الطيران على السطح . و كونها تأتي في المرتبة الرابعة فإن هذا التصنيف لا يقلل من أهميتها بل بالعكس ، يعترف لها القضاء الدولي بهذه المكانة و خصها بأحكام متميزة لما يترتب عليها من إخلال بحقوق أشخاص ألحقت بهم أضرارا و هم يوجدون على سطح الأرض . و يختلف أساس المسئولية في القوانين المقارنة و القوانين الداخلية . و تناولت اتفاقية روما التي جاءت بعد مجهودات من طرف اللجنة الدولية الفنية لخبراء الطيران و الموقعة مرتين ، الأولى في سنة ١٩٣٣،و الثانية المراجعة سنة ١٩٥٢، أساس و أحكام هذه المسئولية بشكل مفصل(١)كما سوف يأتي من خلال الشرح .

أولا / أساس مسئولية مستغل الطائرة اتجاه الغير على السطح : و سوف نناقش هذه الفكرة من زاوية التشريعات المقارنة و التشريعات العربية .

١)في **التشريعات المقارنة :** تخضع مسئولية مستغل الطائرة إلى القواعد العامة في المسئولية المدنية غير العقدية .و قد تطور مفهوم هذه المسئولية و أساسها القانوني بتطور الأنظمة القانونية و أيضا باختلاف وجهة نظر كل نظام لمفهوم و طبيعة و أساس هذه المسئولية .(٢)

أ- الخطأ كأساس لمسئولية مستغل الطائرة : و تبنت هذه الفكرة بعض النظم القانونية الأجنبية كالقانون الكندي و قوانين بعض الولايات المتحدة الأمريكية . فيقع على عاتق المضرور على السطح عبء إثبات الضرر الذي أصابه و كان نتيجة خطأ مستغل الطائرة .و يظهر أن مركز المضرور ضعيف بالنظر إلى مركز مستغل الطائرة ، لأن من الصعب عليه إقامة دليل على خطأ وقع في السماء

ب- الخطأ المفترض كأساس لقيام مسئولية مستغل الطائرة : راجت هذه الفكرة في بعض النظم القانونية كالقانون النمساوي و بعض قوانين الولايات المتحدة الأمريكية و فيها لا يكلف المضرور بإثبات خطأ مستغل الطائرة .

---

١)- راجع : د. محمود مختار بربري ، قانون الطيران وقت السلم ، المرجع سبق ذكره ، ص ١٦٣ ، ف ١.

2)- راجع : د. عبد العزيز بوجلاب ، محاضرة : مسئولية الناقل الجوي ، المرجع سبق ذكره ، ص ١١ .

غير أن هذه القرينة و أن كانت تمثل حماية للمضرور ، إلا أنها لا تمنع مستغل الطائرة من تقديم الدليل العكسي بأنه اتخذ كافة التدابير لتفادي وقوع الحادث و أن سلوكه كان متفقا مع سلوك الرجل المعتاد . (١)

ج- فكرة المخاطر و تحمل التبعئة كأساس للمسئولية : صاحبت هذه الفكرة ، التطورات التي حدثت في مجال الصناعة الميكانيكية و ما حملته هذه الأخيرة من مخاطر ، على أساس أن من استحدث بنشاطه تبعات على الأغيار ، يستفيد من مغانمها و يتحمل مغارمها . أو كما عبر عنه الأستاذ أبو زيد رضوان . و قد لقيت هذه الفكرة استحسانا من طرف رجال الفقه ثم القضاء ، الذي أورد لها تطبيقات ، نظرا لحوادث الطيران التي غالبا ما يخرج منها مستغل الطائرة غانما على حساب الأضرار التي يكون قد تسبب فيها.(٢) و أصبح المشرع الفرنسي يعمل بهذه النظرية ، عندما نص في المادة ٣٠ من قانون الطيران الفرنسي الصادر في عام ١٩٢٤ : " مستغل الطائرة يكون مسئولا بقوة القانون عن الأضرار الناجمة عن تحركات الطائرة أو الأشياء التي تنفصل عنها قبل الأشخاص أو الأموال على السطح ، و لا يجوز التخفيف من هذه المسئولية أو التخلص منها إلا بأثبات خطأ المضرور . " (٣) و قد تبنت هذه النظرية تشريعات كثيرة و منها التشريع الألماني ، تشريعات الدول الاسكندنافية و معظم تشريعات أوروبا الاشتراكية .

د-موقف التشريعات العربية من أساس المسئولية :

- التشريع المصري : كان الفقه المصري قبل صدور قانون الطيران المصري سنة ١٩٨١، يقيم المسئولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرة على السطح على أساس الخطأ المفترض الذي يستند إلى فكرة العناية التي تتطلبها حراسة الطائرة . فمسئولية مستغل الطائرة مسئولية شخصية ، قوامها الخطأ المفترض في الحراسة . إلا أن بعد صدور قانون الطيران المصري ، تحولت المسئولية من شخصية إلى مسئولية مطلقة و ذلك بصريح عبارة نص ١/١٢٧ م قانون الطيران :" لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة في حالة طيران ، أو من شخص أو شيء سقط منها ". (٤)

---

١)-راجع : د.أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٤٥ ، ف ٢ .

٢)-راجع : د.أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٤٧ ، ف ٣ .

٣)- أنظر المادة ٣٠ من قانون الطيران الفرنسي ١٩٢٤ و التي تحولت إلى المادة ٣٦ من مجموعة الملاحة الجوية .

٢)- راجع : المستشار عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص ٣٣٤.

التشريع الجزائري : لم يختلف المشرع الجزائري من حيث المبدأ مع التشريعات الأخرى المنضمة إلى اتفاقية روما . و بمقتضى المرسوم٦٤-٧٦ المؤرخ في ٠٢مارس ١٩٦٤، انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية التي تم التوقيع عليها في ١٧أكتوبر سنة ١٩٥٢و المتعلقة بالأضرار الملحقة بالغير على اليابسة من طرف مراكب جوية أجنبية .(١)

و تنص المادة ١٥٩ الفقرة الأولى من تقنين الطيران المدني رقم٩٨/٠٦ :"يكون مستغل الطائرة مسئولا عن الخسائر التي يسببها تحليق الطائرة أو الأشياء التي تنفصل عنها و تقع على الأشخاص و الأملاك الموجودين على اليابسة ."

و يراد بالمسئولية المطلقة تلك المسئولية الشخصية و التقصيرية التي تقوم على أساس تحمل التبعة حتى لو لم يرتكب الناقل خطأ . و تأتي الفقرة الثانية من نفس المادة لتؤكد قيام مسئولية مستغل الطائرة، لمجرد أن يثبت المضرور بأن الخسارة و الأصح الضرر كما أسلفنا في تعقيبنا على نص المادة ١٤٥ من هذا التقنين ناتجة عن تحليق الطائرة أو سقوط شيء منها (٢). و بذلك يتضح بأن المشرع الجزائري سلك مسلك المشرع المصري لتطابق نصوص المواد ١٢٧ من القانون المصري و المادة ١٥٩ من القانون الجزائري و المادة ١ من اتفاقية روما .(٣) و يكون أساس المسئولية استنادا إلى ما سبق ، الخطأ التقصيري من جانب مستغل الطائرة الذي يرتب مسئولية موضوعية قائمة على فكرة تحمل مستغل الطائرة تبعة المخاطر الجوية .

لذلك تلجأ شركات النقل الجوي عندنا ، إلى تأمين المسئولية من جراء الأضرار التي يسببها مستغل الطائرة للغير على سطح الأرض كما سوف نرى في الفصل الأخير من هذا البحث .

٢) أساس مسئولية مستغل الطائرة في **اتفاقية روما :** في سياق المقارنة بين النصوص القانونية في التشريعات المقارنة ،وجدنا بأن نص المادة الأولى من اتفاقية روما الموقعة في ١٧ أكتوبر من سنة ١٩٥٢ يعد مرجعا أساسيا في تصدي القوانين الداخلية لمسئولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي يسببها للغير على اليابسة .(٤)

---

١)- أنظر : المادة ١٥٩ كاملا من تقنين الطيران المدني الجزائري ، الصادر تحت رقم ٩٨/٠٦، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧.

٢)- أنظر : المادة ١٥٩ من التقنين المشار اليه أعلاه و المادة ١٢٧ من قانون الطيران المصري ، و التطابق الموجود بين النصين .

٣)-راجع : الصفحة الأولى من الجريدة الرسمية العدد ٤٨، المتضمن تقنين الطيران الجزائري رقم ٩٨/٠٦ ، الفقرة ٥ و فيها يظهر انضمام الجزائر لاتفاقية روما ١٩٥٢ .

١)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٧٠ ف ١.

إلا أن المسئولية وفقا لهذه الاتفاقية كان محل معارضة شديدة من طرف بعض الدول ، التي كانت تنادي بفكرة الخطأ المفترض كالولايات المتحدة الأمريكية و المكسيك و ذلك لأسباب شخصية تخص هاتين الدولتين .لكن غالبية الوفود كانت تصر على فكرة المخاطر و تحمل التعبئة كأساس لمسئولية مستغل الطائرة .و إرضاء منها لكل الدول الموقعة لهذه الاتفاقية ، توصلت اتفاقية روما إلى إيجاد حلول توفيقية تمثلت في المسئولية الموضوعية المطلقة التي تقع على عاتق مستغل الطائرة من جهة ، و من جهة ثانية وضعت حدا أقصى للتعويض شريطة أن يكون الضرر راجع لفعل غير متعمد فيه و إلا أصبحت المسئولية غير محدودة ، قائمة على أساس خطأ واجب الإثبات من جانب المضرور .(١)

أ) المقصود بمستغل الطائرة : هو الشخص المسئول عن الأضرار التي تحدثها الطائرة على السطح .(٢) و قد أجمع الفقه على أن مستغل الطائرة ه الشخص الذي يجني فائدة من الطائرة و يستخدمها مستهدفا الربح المادي .فقد يكون مالكها أو مستأجرها لأن غالبا ما يلجا الكثير من الناقلين الخواص ، إلى إيجار طائرات عارية قصد استثمارها في مجال النقل الجوي .(٣)و بالتالي ننتقد في هذا المقام ما تفضل به الأستاذ أبو زيد رضوان عندما قال : بأن الصواب هو إقامة نوع من التضامن بين المالك و المستأجر في مواجهة المسئولية عن الأضرار على السطح ، و الحراسة فلتت من يدي المالك الحقيقي و تحولت إلى المستأجر بحكم عقد الإيجار و التصرف .و لقيام مسئولية مستغل الطائرة ، يشترط توافر ما يلي :

ب) أن يكون هناك ضرر يصيب الغير على سطح الأرض : و يختلف الضرر في اصطلاح القانون الجوي باختلاف جسامته و تأثيره على المضرور .فقد يكون ضررا مباشرا كما لو سقطت الطائرة أو شخص أو شيء منها ، و قد يكون غير مباشر كالضوضاء و الإزعاج الذي تحدثه الطائرة أثناء التحليق . و أما عن الضرر الموجب للمسئولية فهو ذلك الضرر المباشر الذي قصدته المادة الأولى من اتفاقية روما و كذا المادة ١٥٩ من تقنين الطيران المدني الجزائري، و الذي مع الأسف الشديد عبرت عنه بالخسارة ، و الضرر المباشر هو سقوط طائرة أو شخص أو شيء منها .*

---

١)- راجع : د. أبو زيد رضوان ،القانون الجوي، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٥٨ ، ف ٢ .

٢)- راجع : د. أبو زيد رضوان ،القانون الجوي، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٤٩ ، ف ١ .

٣)- راجع : Le jeune indépendant , revue hebdomadaire , transport aérien , article 3.

* لعل السبب في ذلك يعود للترجمة التلقائية من الفرنسية إلى العربية (dégâts) خسارة .

- **أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران :** و نعني بالطيران ، اللحظة التي يبدأ فيها استخدام القوة المحركة بغرض الإقلاع الفعلي حتى لحظة وقوف القوة المحركة بعد إتمام الهبوط .(١)

و عليه يستعبد الضرر من نطاق اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، الذي يكون قد حدث و الطائرة رابضة في أرض المطار دون حركة .و الجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري وقف عند مفهوم الطيران، فنص في المادة ٢/١٥٧ من تقنين الطيران المدني :" تعتبر الطائرة محلقة من وقت تحركها بوسائلها الخاصة بغرض الإقلاع إلى غاية توقفها نائيا" .

- **أن يكون مصدر الضرر طائرة أجنبية :** لم تشأ اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ سلب الاختصاص من التشريعات الوطنية في حالة حدوث أضرار على سطح دولة تسجيل الطائرة .و لذلك فهي تشرط أن تكون الطائرة أجنبية حتى تنعقد مسئولية مستغل الطائرة .(٣)

- **أن يكون مصدر الضرر طائرة خاصة :** يخرج من نطاق تطبيق اتفاقية روما ، الطائرات العسكرية و طائرات الجمارك و الشرطة . إلا أن المشرع المصري أدخل الطائرات التابعة للدولة في نطاق أحكام اتفاقية روما و المخصصة لأغراض الشرطة و الجمارك و استثنى فقط الطائرات العسكرية .

أما عندنا في الجزائر ، فلم يوضح المشرع المقصود بالطائرات الخاصة . و رأينا أن الطائرات الخاصة هي كل الطائرات التي يحكمها القانون الجوي الدولي الخاص و التابعة للدولة و الخواص على حد سواء تستهدف الربح بالدرجة الأولى .(٣)

- **العلاقة السببية بين الضرر و نشاط الطائرة :** لم تتحدد الاتفاقية بشأن العلاقة السببية مكتفية بالضرر الناشئ من طائرة في حالة طيران أو من شخص أو من شيء . و لا مجال للتعويض إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للحادث الذي وقع .

و يعود السبب في ذلك إلى كثرة الخلافات في تفسير مفهوم تلك العلاقة بين الدول المؤتمرة ، و انتهى الأمر بترك المسألة لتقدير محكمة الموضوع الذي يؤول إليها الاختصاص طبقا لأحكام القانون الواجب التطبيق على الحادث .

---

١)- راجع : P.Louis cartou le droit préciité , page 369 pg.

٢)aérien- أنظر :نص المادة ١٦٠ ،كاملامن تقنين الطيران المدني الجزائري ، لا تنطبق أحكام اتفاقية روما إذا تسببت طائرة جزائرية في الأضرار بأشخاص أو أموال على سطح الدولة الجزائرية .

٣)- أنظر : نص المادة ١٦١ من التقنين المشار إليه أعلاه .

ثانيا / أحكام التعويض في مسئولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض : تختلف أحكام التعويض باختلاف طبيعة المسئولية . و استنادا إلى نصوص اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ و أحكام تقنين الطيران المدني لسنة ١٩٩٨ نميز بين نوعين من المسئولية : المسئولية المحدودة و المسئولية غير المحدودة .

١) التعويض في المسئولية المحدودة : لم ينص المشرع الجزائري على الحد الأقصى للتعويض ، بل اكتفى في المادة ١٦١ بالإحالة إلى أحكام اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ . و تحدد المادة ١١ من اتفاقية روما الحدود القصوى للتعويض و تفرق في هذا الصدد بين الأضرار التي تصيب الأشخاص في المال و في الجسم .

أ)- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الأموال : يؤخذ في هذا النوع من الأضرار بوزن الطائرة المتسببة في الضرر .

- إذا كانت الطائرة تزن ألف كيلو غرام أو أقل فالحد الأقصى للتعويض ٥٠٠.٠٠٠ فرنك.
- إذا كانت الطائرة تزن بين أكثر من ألف كيلو غرام و تساوي أو أقل من ٦ ألف كيلو غرام فالحد الأقصى للتعويض يقدر ب ٦٠٠.٠٠٠ فرنك زائد ٤٠٠ فرنك عن كل كيلو غرام.
- إذا كان وزن الطائرة أكثر من ٦ آلاف كيلو غرام و يساوي أو أقل من ٢٠ ألف كيلو غرام فالحد الأقصى للتعويض ٢٥٠.٠٠٠ فرنك زائد ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام .
- إذا كان وزن الطائرة أكثر من ٢٠ ألف كيلو غرام و يساوي أو أقل من ٥٠ ألف كيلو غرام فالحد الأقصى للتعويض ٦.٠٠٠.٠٠٠ (ملايين فرنك) إضافة إلى ١٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام .
- إذا كان وزن الطائرة أكثر من ٥٠ ألف كيـلو غرام فالحـد الأقصـى للتـعويض يقـدر ب ١٠.٥٠٠.٠٠٠ (عشرة ملايين و خمس مائة ألف فرنك).

ب)- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار البدنية : و يشمل التعويض في حالة الوفاة ، و الضرر الجسماني

- في حالة وفاة أي راكب أو إصابته بأذى جسماني ، يكون الحد الأقصى للتعويض يقدر ب ٥٠٠.٠٠٠ فرنك ، عن كل شخص توفي أو أصيب .

---

* يساوي الفرنك بوان كاري ما يقدر ب ٦٥ مليغرام ذهب و نصف مليغرام عيار ٩٠٠ في الألف و تحول القيمة في حالة الا اع من طرف قاضي الموضوع على مستوى المحكمة .

حدود المسئولية في حالة تعدد المسئولين : يلتزم كل مسئول في حدود التعويض استناد إلى وزن طائرته . و بالتالي لا يجوز للمضرورين المطالبة بالتعويض الإجمالي إذا زاد عن الحد الأقصى للتعويض .

ثالثا / المسئولية غير المحدودة عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض :أقر المشرع الجزائري شأنه في ذلك شأن الدول الموقعة لاتفاقية روما في ١٩٥٢ ، تقييد المسئولية المحدودة و المد فيها إذا كان مستغل الطائرة قد تعمد هو أو أحد تابعيه بسبب رعونة مقترنة بعلم وقت حدوث الضرر ، أو إهمال من جانبه أو تابعيه ، حتى يحصل على التعويض كاملا و دون الوقوف عند الحدود القصوى للمسئولية .(١) و يسقط حق مستغل الطائرة في التمسك بالحد الأقصى للتعويض في حالة الاستيلاء على الطائرة مستخدما القوة . و نقصد في هذه الحالة المستغل غير الشرعي الذي تكون مسئوليته غير محدودة . أما المستغل المكره أي المضغوط عليه فتكون مسئوليته محدودة .*

أما فيما يخص إجراءات رفع دعوى المسئولية ضد مستغل الطائرة و مدة تقادمها ، فسوف نرجع إليها بالشرح و التفصيل وقت تطرقنا للأحكام الإجرائية و الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الجوي .

---

١)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٨١ ف ١ .

راجع أيضا : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ١٨٢، ف ٢ .

* لم يتصد المشرع الجزائري لهذا القيد ، و إن خص مختطف الطائرة في الفصل العاشر من تقنين الطيران المدني رقم ٠٦/٩٨ ، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧ بأحكام جزائية .

المبحث الثالث

الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الجوي

سبق و أن قلنا بأن موضوع المسئولية في النقل الجوي ، يعد من أعقد موضوعات القانون الجوي . و ما زاد في تعقيد هذا الموضوع ، تضارب مواقف الدول المجتمعة في(VARSOVIE)سنة ١٩٢٩ حول أساس هذه المسئولية و كيفية التعويض فيها .و من الأسباب التي أدت أيضا إلى اختلاف وجهات نظر الدول ، تمسك كل دولة باتجاه معين بشكل يتعارض مع اتجاه الدولة الأخرى .و عليه كانت المهمة صعبة حيث حاولت اتفاقية (VARSOVIE) تحقيق التوازن بين مصالح متلقي الخدمة بالدرجة الأولى أي الراكب أو الشاحن و مصالح الناقلين الجويين بطريقة لا تكون قيمة التعويضات المطالب بها أكثر من الإمكانيات الموجودة لديهم .(١)

فنتناول في المطلب الأول استبعاد مسئولية الناقل الجوي ، أما المطلب الثاني سوف نخصصه لتحديد المسئولية و فيها نتكلم عن التعويض و كيفية حساب التعويض و حالات تشديد المسئولية .

المطلب الأول

استبعاد مسئولية الناقل الجوي

عملت اتفاقية (VARSOVIE) على إبطال الشروط التي تستهدف إعفاء الناقل الجوي من المسئولية أو التخفيف منها إذا كانت تلك الشروط المتفق عليها تخالف أحكام الاتفاقية .

أولا / إبطال شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية : يراد به فقها، انعكاس أساس المسئولية على طرق دفعها (٢). و قدرت اتفاقية (VARSOVIE) بطلان كل شرط من شأنه أن يؤدي إلى إعفاء أو تخفيف من مسئولية الناقل الجوي ، و قد ورد هذا القيد في المادة ٢٣ الفقرة الأولى .(٣)

إلا أن بروتوكول(LA HAYE) لسنة ١٩٥٥ أورد استنادا على المبدأ العام تضمنته الفقرة الثانية من المادة ٢٣ الجديدة .

١) القاعدة العامة : تنص المادة ٢٣ الفقرة الأولى من اتفاقية (VARSOVIE): "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسئولية أو إلى تقدير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا و لا أثر له .على بطلان هذا الشرط لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام الاتفاقية ".

---

١)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص ٢١٦ ، ف ١ .

٢)-راجع سميحة القليوبي ، قانون الطيران المدني ، المرجع السابق ،ص ٢٠٢، ف ٣ .

٣)- راجع : المستشار عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ذكره، ص ٢٠٩ .

إن المتأمل لنص هذه المادة ، يلاحظ بأن بطلان الشروط المتعلقة بإعفاء الناقل المسئول أو التخفيف منها لا يؤثر إطلاقا على عقد النقل الجوي لا من حيث وجوده أو صحته، فتبطل الشروط و يظل العقد صحيحا و قائما .(١) و يقصد بالشروط الباطلة في الاتفاقية،تلك الشروط السابقة على وقوع الضرر أما الاتفاقات اللاحقة عليه و التي من شأنا أن تعفي الناقل المسئول أو التخفيف من مسئوليته ، تكون صحيحة استنادا إلى نص المادة ٢٣ من اتفاقية (VARSOVIE).(١)

لكن الاتفاقات الواردة في نص المادة ٢٣ من هذه الاتفاقية ، تعني بالدرجة الأولى القانون الواجب التطبيق في حالة وجود نزاع أو تعديل أحكام الاختصاص التي يقصد من ورائها الأطراف استبعاد أحكام اتفاقية وارسو ، سواء كانت أحكاما موضوعية أو إجرائية .و هذا النوع من الاتفاقيات لا يطرح إشكالية إذا كان لاحقا لوقوع الضرر ، بينما الاتفاقيات التي تقضي بإعفاء الناقل أو التخفيف من مسئوليته تكون باطلة سواء كانت سابقة على وقوع الضرر أو لاحقة عليه .(٢)

٢) الاستثناء : أورد بروتوكول (LA HAYE) سنة ١٩٥٥ و المعدل لاتفاقية (VARSOVIE) كما سبق لنا تناوله في تطور طبيعة مسئولية الناقل الجوي قيدا ، و ذلك بإضافة فقرة ثانية إلى المادة ٢٣ مؤداها إلغاء الفقرة الأولى من المادة ٢٣ الأصلية و المتضمنة بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية على الشروط المتعلقة بلاك أو الضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتي فيها .

و يتضح من الحكم المقرر في نص هذه المادة في فقرتا الثانية ، أن الإعفاء يخص البضائع و لا يمتد إلى الأمتعة .و من جهة ثانية لا يجب حصر البضاعة التي يشملها هذا الإعفاء ، علما بأن نص البروتوكول جاء عاما بصريح عبارة : " طبيعة البضاعة المنقولة أو عيبها الذاتي ".(٣)

و عليه ، كلما لحقت أضرار بالبضاعة يسبب تلف أو هلاك و يلحق بموجبها ضرر بالشاحن ، يفترض في ذلك خطأ الناقل الجوي حسب أحكام اتفاقية (VARSOVIE) . و يتعين على هذا الأخير إثبات بأن الضرر راجع لعيب بالبضاعة ، كسهولة البضاعة للانكسار أو كونا بضاعة هشة أو إثبات خطأ الشاحن المتمثل في سوء تغليف البضاعة . و بدوره يستطيع الشاحن أن يثبت بأن الضرر نجم عن خطأ الناقل وحده كأن يكون التلف ناشئا عن الشحن السيئ للبضاعة و هكذا يمنع الناقل الجوي من إثبات عكس ذلك.(٤)

---

١)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٢٢ ف ٢.

٢)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٢٢ ف ٢.

٣)-أنظر : المادة ١٤٨ ، فقرة ٢ من تقنين الطيران المدني الجزائري "لا يسأل الناقل الجوي إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتا .

٤)-أنظر : المادة ١٨ من بروتوكول (LA HAYE) ، المعدلة لنص المادة ٢٣ من اتفاقية (VARSOVIE).المنقولة من طرف المستشار ضياء الدين صالح .

و نستخلص في الأخير ، بأن شرط الإعفاء من المسئولية في نقل البضائع كما ورد في المادة ٢٣ المستحدثة بموجب تعديل بروتوكول لاهاي لاتفاقية وارسو، يتمثل في انتقال عبء الإثبات من الناقل الجوي إلى الشاحن بعد أن يكون الناقل قد أثبت دور طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي في إحداث الضرر .(١)

ثانيا / طرق دفع المسئولية : يعتبر في نظر اتفاقية (VARSOVIE) لعام ١٩٢٩ أساسا للمسئولية ،كل خطأ ارتكبه الناقل الجوي أثناء قيامه بتنفيذ التزامه تجاه الراكب أو الشاحن .و بغية حماية هؤلاء ، أصبح هذا الخطأ مفترضا بمجرد تحقق الضرر . و حسب الاتفاقية دائما فإن التزام الناقل الجوي هو التزام ببذل عناية و ليس بتحقيق نتيجة ، فكان من المنطقي أن يدفع الناقل بعدم مسئوليته إذا أثبت بأن الضرر الذي لحق الراكب أو حتى البضاعة ، مرده اتخاذ الناقل و تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي حدوث الواقعة أو خطأ المضرور نفسه . و الملاحظ أن هاتين الحالتين نصت عليهما اتفاقية (VARSOVIE) و بروتوكول (LA HAYE)، بينما الحالة الثالثة و المتمثلة في إثبات الخطأ الملاحي في حالة نقل البضائع و الأمتعة تضمنتها اتفاقية (VARSOVIE) و تم إلغاؤها من طرف بروتوكول (LA HAYE)(٢). و عليه يثور الإشكال ، إذا كان الن اع دائرا بين دولتين : إحداهما منضمة إلى الاتفاقيتين ، في حين أن الدولة الثانية منضمة إلى البروتوكول دون انضمامها إلى الاتفاقية .

هناك أفكار توحي بظهور قانون جديد يؤسس المسئولية على فكرة المخاطر و تحمل التبعة ، و حسبنا هو القانون الذي يزيل جميع الإشكاليات على القضاء الدولي و الوطني .لأن في ظل المسئولية الموضوعية لا مجال لإثبات انتفاء الخطأ من جانب الناقل أو أحد تابعيه مادام أن الضرر قد تحقق .(٣)

و من أهم وسائل دفع مسئولية الناقل الجوي :

١)انتفاء الخطأ من جانب الناقل و تابعيه : يعد من بين أهم الوسائل في دفع مسئولية الناقل الجوي ، حيث نصت المادة ١/٢٠ من اتفاقية (VARSOVIE) لسنة ١٩٢٩ : "إذا أثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر."غير أن تفسير هذه العبارة كان محل خلاف بين الفقه و القضاء ، حيث تأرجح التفسير بين مفهومين أحدهما ضيق و الثاني واسع و تفسير ثالث ، فسر عبارة التدابير تفسيرا حرفيا استبعد من طرف الفقه لكونه ينقص في مضمون المادة ٢٠ من اتفاقية (VARSOVIE) (٤) .

---

١)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٢٣ ف ١.

٢)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٢٥ ف ٤.

٣)- راجع :محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص ٧٤ ، ف ٣ .

٤)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، المرجع السابق، ص ٢١٩ ، ف ٢ .

أ) المفهوم الواسع للتدابير الضرورية : ينطلق أنصار الفكر الموسع للتدابير من طبيعة الالتزام الملقى على كاهل الناقل الجوي .و لما ألقت الاتفاقية على الناقل الالتزام ببذل عناية ، اقتضى الأمر أن تفسر التدابير الضرورية بشكل يتفق مع طبيعة ذلك الالتزام .و على ذلك فان عبارة التدابير الضرورية تعني تلك التدابير المعقولة ، التي يتعين اتخاذها أب الأسرة الحريص الذي يوجد في ذات ظروف الناقل الجوي .*

و ينطلق هذا المفهوم من معيار ذاتي و واقعي ، يقول عنه أبو زيد رضوان بأنه المفهوم الذي يراعي ظروف الناقل و الواجبات الملقاة على كاهله و بالتالي يتعين القول بإعفاء الناقل الجوي إذا أثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية التي يتخذها في مثل الناقل العاقل لتفادي الضرر. و هو تفسير ليبرالي على حد تعبير الأستاذ دائما (١).

و الإثبات المقصود هنا أن الطائرة كانت صالحة للطيران و في حالة جيدة أثناء الإقلاع ، مزودة بكافة الأجهزة الضرورية و الخرائط و النشرات الجوية و الوقود الكافي و تم احترام قواعد و أصول التحليق و أن الرحلة لم تكن خطيرة من حيث الزمان و المكان .

ب) المفهوم الضّيّق للتدابير الضرورية : هي الفكرة التي تبنتها الأنظمة القانونية الجرمانية و الرومانية ، و كذا غالبية الفقه و القضاء الدوليين . و تقوم هذه الفكرة زيادة على تقديم الدليل الإيجابي على تخلف الخطأ و الذي يتجسد من خلال إثبات حالة الطائرة قبل الطيران و أثناء الطيران كما سبق شرحه ، أن يتوفر الدليل السلبي على انتقاء هذا الخطأ و المتمثل في ضرورة قيام الناقل بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث و إقامة الدليل ضده .و عليه يشترط حسب المفهوم الضّيّق لفكرة التدابير الضرورية اجتماع شرطين :

. الأول / إثبات سبب الحادث المنشأ للضرر .

. الثاني / لإثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل ، و ذلك بإقامة الدليل العكسي كما رأيناه و المتمثل في اتخاذه و تابعيه كافة التدابير المعتدلة لتفاديه .و بذلك يكون الشرط الثاني متفق عليه حسب المفهوم الواسع و الضّيّق ، بينما الشرط الأول قاصر على المفهوم الضّيّق فقط .

---

* استبدل مصطلح التدابير المعقولة بتعبير التدابير الضرورية ، بناءا على اقتراح من الوفد السوفياتي .أما الوفد الأرجنتيني فاقترح عبارة التدابير الممكنة و المتوقعة ، بينما اقترح الوفد الإيطالي عبارة التدابير الضرورية و الممكنة .

١)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٣٣١ ، ف ٢ .

و من أهم الملاحظات التي يمكن تسجيلها في سياق استعراض وسائل دفع مسئولية الناقل الجوي ، أن العيب الذاتي و الخفي للطائرة لا يمكن الاستناد عليه لكونه اختفى من نصوص و مواد اتفاقية (VARSOVIE). و بالتالي لا يصح الاستدلال به بالرغم من أن بعض الفقه يرى ضرورة في أن يعلل الناقل الجوي بعد أن يصرح أنه اتخذ كافة التدابير الممكنة و السبب في حقيقته يعود لعيب داخلي و خفي بالطائرة .لكن في رأينا أن هذا السبب يشدد من مسئولية الناقل الجوي أكثر مما يخفف منها سواء علم أو لم يعلم بالعيب .

أما بالنسبة للقوة القاهرة و الحادث المفاجئ ، لم يأت ذكرهما في نص المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو كوسيلتين من وسائل دفع المسئولية . إلا أنه يمكن الاستفادة منهما ، كونا من الأسباب المستبعدة للمسئولية المدنية بوجه عام (١). و في هذه الحالة بالذات لا يقع على الناقل الجوي عبء إثبات أن الحادث كان نتيجة لقوة قاهرة أو حادث فجائي ، و إنما يثبت أنه و تابعيه لم يرتكبوا خطأ أو إهمالا سب"ب أو ساهم في ذلك الحادث (٢). و لم يأت ذكر – فعل الغير- كسبب من أسباب دفع المسئولية في نص المادة ٢٠ من اتفاقية (VARSOVIE)، إلا انه من جهة ثانية يشترط أن يكون هذا الغير أجنبيا عن الناقل الجوي و لا تربطه بالناقل أية رابطة تعاقدية . و للإعفاء من المسئولية يشترط أن يكون فعل الغير سببا وحيدا في الحادث .(٣)

٢) خطأ المضرور أو المصاب : تنص المادة ٢١ من اتفاقية (VARSOVIE)بشأن دفع مسئولية الناقل الجوي : "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكامها أن تستبعد مسئولية الناقل أو التخفيف منها" .

و الملاحظ على نص هذه المادة بأنه عام و شامل لجميع حالات المسئولية ،فيصعب وضع مبدأ يشمل الإعفاء من المسئولية أو التخفيف منها خاصة في ظل تعارض القوانين الوطنية و اختلافها حول أثر خطأ المصاب أو المضرور على مسئولية الناقل الجوي في دعوى المسئولية .و قد أحسنت اتفاقية (VARSOVIE) عندما أحالت المسألة بشأن تحديد خطأ المضرور أو المصاب إلى أحكام قانون القاضي ، أو القانون الداخلي شريطة أن يكون سلوك المضرور مصدرا لهذا الخطأ في مفهوم هذا القانون .(٤)

---

١)-راجع : د.علي علي سليمان ، المسئولية المدنية عن الأشياء و الغير في القانون المدني الجزائري ، المرجع سبق ذكره ، ص ٧٨ ،ف٤ .

٢)-راجع : ا لمجلة الفرنسية ، القانون الجوي لسنة ١٩٨٠ ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٩٨ .

٣)- راجع : د. أبو زيد رضوان ،القانون الجوي، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٣٣ ، ف ٤ .

٤)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٣٢ ف ٣.

يغرف الفقيه بور سوليه POURCELET خطأ المصاب بقوله : إن خطأ الضحية أو المضرور كالقوة القاهرة ، فهو خطأ أجنبي يدفع مسئولية الناقل الجوي إذا ثبت بأن الضرر مرده ذلك الخطأ .و في المقابل ينشأ عن عقد النقل الجوي التزام بضمان سلامة الركاب و المسافرين .و لمعرفة و التحقق من هذا الخطأ لابدا من إيجاد الرابطة بين الضرر و خطأ المضرور ذاته .(١) و نظرا لاختلاف الدول في تفسير مفهوم الخطأ ، أحالت اتفاقية (VARSOVIE) إلى قانون الدولة كلما نشأ نزاع .فالولايات المتحدة الأمريكية مثلا ، كانت تتساهل مع الناقلين حيث تأخذ بعين الاعتبار سلوك و تصرفات المضرور حين ارتكابه لخطأ على متن الطائرة .و تتشدد أكثر كلما ثبت أن مصدر ذلك الضرر ، هو خطأ المضرور لوحده .أما إذا كان خطأ المضرور قد ساهم في إحداث الضرر مع خطأ الناقل ، يتعين على قاضي التعويض توزيع المسئولية بنسبة ما ساهم به خطأ كل واحد منهما في إحداث الضرر (٢).

و في هذا الصدد تنص المادة ١٤٩ من تقنين الطيران المدني الجزائري :" في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها ، يمكن إعفاءه من المسئولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة" .و هكذا يقوم القانون الوطني لمحكمة الدولة المختصة بالنظر في الا اع مقام أحكام اتفاقية (VARSOVIE) في تقدير حجم مسئولية المصاب أو المضرور و تقدير ما إذا كانت هذه المسئولية فردية شخصية أم تضامنية مشتركة .(٣)

٣) الخطأ الملاحي : لم تعد هذه الوسيلة سببا كافيا لدفع مسئولية الناقل الجوي ، خاصة بعد إلغاء الفقرة (٢) من المادة ٢٠ من اتفاقية (VARSOVIE) و التي تضمنت هذا الشرط ، بموجب بروتوكول (LA HAYE) لسنة1955 .و يعتبر هذا الحكم قاصرا على نقل البضائع و الأمتعة دون نقل المسافرين ،و فيها يعفى من المسئولية عن الخطأ الملاحي و الخطأ في إدارة السفينة. (٤)

و المقصود بالخطأ الملاحي ،تلك الأخطاء الفنية التي يرتكبها أعضاء طاقم الطائرة في قيادتا أو سيرها .فيتعين على هؤلاء إثبات أنم اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر.و يكون الناقل الجوي مسئولا عن خطأ قائد الطائرة الملاحي ، إذا لم يكن حائزا لإجازة خاصة بنوع الطائرة التي يقودها .

---

1)- راجع : P.Michel pourcelet .le Droit aérien Transport international et responsabilité précité , page 59 et 64

٢)- راجع :د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٤٤ ، ف ٢ .

٣)- أنظر : نص المادة كاملامن تقنين الطيران المدني الجزائري ، رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧ . و المادة ٢١ من اتفاقية (VARSOVIE) الموقعة في سنة ١٩٢٩.

٤)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٣٤ ف ١.

و نظرا للانتقادات الموجهة لاتفاقية وارسو بجعلها الخطأ الملاحي مبررا لإعفاء الناقل الجوي من المسئولية ، اتجه بروتوكول لاهاي إلى إلغاء هذه الوسيلة لدفع مسئولية الناقل الجوي خاصة إذا تأكدت مسئوليته الناقل عن الأضرار البدنية التي ألحقت بالمسافرين (١).

٤) دفع المسئولية في اتفاق (MONTREAL)لسنة ١٩٦٦، بروتوكول(GUATIMALA) ١٩٧١

اتفاق (MONTREAL)الرابع ١٩٧٥ : عندما استعرضنا تطور طبيعة مسئولية الناقل الجوي ، لاحظنا بأن اتفاق (MONTREAL)١٩٦٦ عدل من أساس المسئولية الذي أصبح يقوم على فكرة تحمل التبعة أو المخاطر في نقل الأشخاص . بينما بقي الخطأ المفترض أساسا للمسئولية في نقل البضائع .(٢)

و بالتالي لا مفر من التهرب من المسئولية الموضوعية الملقاة على عاتق الناقل ، إلا إذا قدم الدليل على رجوع الضرر إلى خطأ شخص المصاب .و يبقى له الحق في دفع المسئولية على أساس الخطأ المفترض بإقامة الدليل و المتمثل في التدابير الضرورية التي اتخذها هو و تابعوه في مجال نقل البضاعة أصبحت المسئولية عن التأخير في مجال نقل الركاب .و حتى في مجال نقل البضاعة أصبحت المسئولية موضوعية أساسها الخطر لا الخطأ المفترض ، بموجب التعديل الذي أدخله بروتوكول(MONTREAL)الرابع ١٩٧٥ على اتفاقية (VARSOVIE) المعدلة ببروتوكول(LA HAYE).و لا يستطيع ناقل البضاعة التحلل من المسئولية وفق أحكام هذا البروتوكول ،إلا إذا أقام الدليل على أن هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها يرجع إلى أحد الأسباب التالية :

- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها .
- سوء تغليف البضاعة من طرف شخص غير الناقل أو أحد تابعيه .
- أعمال الحرب أو الـ اع المسلح .*
- عمل صادر من السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة .

و عليه تبقى المادة ٢٠ من اتفاقية(VARSOVIE) سارية المفعول ، كلما تعذر على بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ و بروتوكول(MONTREAL) الرابع ١٩٧٥ دخولهما حيز التنفيذ (٣).

---

١)- راجع : د. ثورت أنيس لأسيوطي ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٧٢.

٢)- راجع : د. عبد العزيز بوجلاب ، محاضرة بعنوان مسئولية الناقل الجوي، المرجع السابق ذكره ، ص ١٣ .

* هو من الأخطار المستبعدة من نطاق التأمين كما سوف نرى لاحقا ، و يتوقف على اتفاق الطرفين المتعاقدين في إدراجه أو عدم إدراجه ضمن الأخطار المستأمن عليها .و قد اتخذ سوق التأمين على خطر الحرب اجراءات صارمة عقب الأحداث التي وقعت في الولايات المتحدة الأمريكية من جراء الاعتداء الارهابي على ولايتي نيويورك و واشنطن يوم ١١ سبتمبر ٢٠٠١.

١)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٢٧ ، ف ٦ .

٥) موقف المشرع الجزائري من أحكام استبعاد مسئولية الناقل الجوي : بمراجعة نصوص تقنين الطيران المدني الجزائري نلاحظ بأن المشرع الجزائري اكتفى بوسيلتين لدفع مسئولية الناقل الجوي دون الوسائل الأخرى التي كانت ثمرة اجتهادات فقهية ، يقع تطبيقها عائقا أمام نصوص و مواد اتفاقية وارسو لسنة١٩٢٩ المعدلة بروتوكول لاهاي ١٩٥٥.

-**الوسيلة الأولى** و تتمثل في انتفاء الخطأ من جانب الناقل الجوي و تابعيه ، بحيث تنص المادة ١٤٨ من تقنين الطيران المدني الجزائري :"الناقل الجوي غير مسئول عندما يبرهن أنه اتخذ صحبة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك ." (١) و بمقارنة نص هذه المادة بنص المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو نلاحظ ما يلي :

- المشرع الجزائري استعمل عبارة –إجراءات بدلا من تدابير- و كان من المستحسن استعمال لفظ التدابير لكونها تخدم الناقل الجوي أفضل من الإجراءات .فالإجراء يلحق الضرر بينما التدابير تسبق وقوع الضرر أو بالأحرى تتوخى وقوع الضرر ، طالما قام الناقل الجوي باتخاذها و من جهة ثانية لم يشرح المشرع أي الإجراءات يعنيها هذا القانون .*
- نعقب على نص هذه المادة عندما أتى المشرع الجملة الأخيرة و نص على استحالة اتخاذهم ذلك . فهل قصد المشرع استحالة اتخاذ الإجراءات أو استحالة تفادي الخسارة أو دفع الضرر كما جاء في تعبير نصوص اتفاقية وارسو ؟ في الفقرة الثانية من المادة ١٤٨ ، يظهر أن المشرع الجزائري يعفي الناقل الجوي إذا أثبت أن الخسارة مرجعها أو سببها عيب في البضاعة ذاتها

-**الوسيلة الثانية** و تتمثل في خطأ المضرور أو المصاب ، و ذلك استنادا إلى نص المادة ١٤٩ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، بإحالة من نص المادة ٢١ من اتفاقية وارسو إلى القوانين الداخلية .و عليه إذا تمكن الناقل الجوي من تقديم البينة على أن الخسارة أو (بالأحرى الضرر) تسبب فيها الشخص المضرور بنفسه أو بمساهمة هذا الأخير فيها ، يمكن إعفاء الناقل من المسئولية من طرف الجهة القضائية المختصة .و يقدر قاضي الموضوع تناسب الأضرار ، و اشتراك الناقل مع المضرور في إحداث هذه الخسارة قبل أن يقرر ما إذا كانت هذه المسئولية شخصية أو تضامنية .(٢)

---

١)- أنظر : المادة ١٤٨ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، الصادر تحت رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧ . و المادة ٢٠ من اتفاقية ١٩٢٩. (VARSOVIE)

٢)- أنظر : المادة ١٤٩ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، الصادر تحت رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧ . و المادة ٢١ من اتفاقية ١٩٢٩. (VARSOVIE)

المطلب الثاني

تحديد مسئولية الناقل الجوي

تنعقد مسئولية الناقل الجوي و يترتب في ذمته التعويض ، إذا لم يستطع دفع مسئوليته إزاء المسافرين و الأمتعة و أصحاب البضاعة . غير أنه و إن تعذر عليه استبعاد المسئولية أو التخفيف منها ، فإن بإمكان الناقل الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي حددته المادة ٢٢ من اتفاقية (VARSOVIE) .

أولا / التعويض كجزاء إخلال الناقل بالتزاماته : و يتجسد هذا التعويض من خلال معرفة مبررات الحد الأقصى للتعويض ، التكييف القانوني للتعويض و كيفية حساب هذا التعويض .

١) مـبررات الحد الأقصى للتعويض : الأصل في التعويض أن يكون منـاسبا للضرر و يـمثل غالبا فيما لحق المضرور من خسارة و ما فاته من كسب (١).

غير أن موقف اتفاقية وارسو من التعويض كان عادلا إذا ما تبين أن تحميل شركة الطيران بتعويض ضحايا الحوادث الجوية بلا حدود ، يؤدي إلى وضع عراقيل أمام هذه الشركات خاصة إذا كان مقدار التعويض أكثر من رأسمال الشركة فيؤدي الأمر با إلى الإفلاس . و يستطيع الناقل تجاوز أخطار الملاحة الجوية عن طريق التامين ضد هذه المخاطر ، لكن من الصعب جدا على شركات التأمين أن تقبل تحمل مبالغ ضخمة إذا لم يتم الاتفاق على الحدود القصوى لقيمة التعويضات (٢) . و عليه تشترط شركات التأمين كما سوف نرى فيما بعد من الناقل الجوي ، تحديد الحد الأقصى للتعويض في حدود ما تم الاتفاق عليه من تعويضات تحسبا لأي خسارة يمكن أن يتعرض لها المؤمن من جزاء جسامة و خطورة حوادث النقل الجوي . و الجدير بالإشارة أن تقنين الطيران المدني الجزائري الصادر في سنة ١٩٩٨ أوجب التأمين لدى شركات تأمين مرخص لها بالتأمين .(٣)

---

١)-راجع : د.علي علي سليمان ، المسئولية المدنية عن الأشياء و فعل الغير ، المرجع سبق ذكره ، ص ٢١٦، ف ١.
و أيضا المادة ١٨٢ من التقنين الطيران المدني الجزائري رقم ٩٨/٠٦ المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧.

٢)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٣٦ ف ٤. و أيضا مرجعه السابق
ص ٧٨ الذي يشترط ضرورة إعادة النظر في الحدود القصوى للتعويض ليس فقط في بروتوكول LA HAYE
و إنما أيضا في بروتوكول MONTREAL لسنة ١٩٧٥ .
نشير في هذا الصدد أن اتفاق مونتريال الأخير لسنة١٩٩٩، اشترط مراجعة الحد الأقصى للتعويض كل خمس سنوات و للأسف الشديد لم يدخل هذا الأخير بعد حيز التنفيذ .

٢)- أنظر : المادة ١٩٥ من تقنين التأمينات الجزائري ، الصادر بموجب التقنين رقم ٩٥/٠٧، المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥.

و هكذا يمكننا القول بأن اتفاقية وارسو حققت توازنا معقولا بين تحديد مسئولية الناقل الجوي و بين المسئولية موضوعية القائمة على أساس تحمل المخاطر و التبعة و ليس على افتراض الخطأ .و نحن نؤيد هذه الفكرة ، لأنه حيثما وقعت أخطار و خسائر قامت مسئولية الناقل الجوي بغض النظر عن وجود الخطأ أو عدم وجوده .

٢) التكييف القانوني للحد الأقصى : ذهبت اتفاقية(VARSOVIE)إلى تحديد الحد الأقصى للتعويض تحديدا كليا لا جزافيا ، و بالتالي لا يجوز إلزام الناقل الجوي الوفاء بما يجاوز ذلك الحد . و عليه يلتزم قاضي الموضوع التقيد بأحكام اتفاقية(VARSOVIE)فيما يخص الحد الأقصى للتعويض إذا كان مقدار التعويض يقرب الحد الأقصى المحدد في هذه الاتفاقية. أما إذا كان التعويض أقل من الحد الأقصى المحدد في هذه الاتفاقية فليس على المضرور التمسك بالحد الأقصى على ضوء أحكام الاتفاقية السالفة الذكر ، إنما بالتعويض الحقيقي لمقابل ذلك الضرر دون الالتفات لأحكام الاتفاقية فيما يخص الحد الأقصى للتعويض .(١)

٣) كيفية حساب الحد الأقصى للتعويض و شروط الاستفادة منه :نتناول في البداية حساب التعويض ، ثم شروط الاستفادة منه .

أ) كيفية حساب الحد الأقصى للتعويض : و يختلف التعويض في نقل الأشخاص عنه في نقل البضائع .

- في **نقل الأشخاص :** تنص المادة ٢٢ الفقرة الأولى من اتفاقية(VARSOVIE)المعدلة بموجب بروتوكول LA HAYE:" في نقل الأشخاص ، تحدد مسئولية الناقل المتعلقة بكل راكب بموجب مائتين و خمسين ألف فرنك ، فإذا جاز لقانون المحكمة المعروض عليها الـ اع أن يكون التعويض في صورة مرتب فلا يجوز أن يزيد رأسمال المرتب على الحد المذكور . و مع ذلك يستطيع الراكب بناءا على اتفاق خاص مع الناقل و أن دفع للمسئولية حدا كبيرا ".(٢) و الجدير بالملاحظة أن تعديل بروتوكول لاهاي للنص الأصلي للاتفاقية وارسو استحدث أمرين :

- الأمر الأول : مضاعفة الحد الأقصى للتعويض و الذي صار ٢٥٠.٠٠٠ فرنك بعد أن كان ١٢٥.٠٠٠ فرنك .
- الأمر الثاني : اسـتبدال عبـارة (راكب) بعبـارة (مسـافر) ، الـوارد في النـص الأصلي للاتفاقية .

---

1)- راجع : M.G.FOLLIOT , le droit du transport aérien , précité , p 99.

٢)- أنظر : المادة ١٥٥ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧.

و يلتزم الناقل الجوي بذا المبلغ ، سواء كان الضرر الذي لحق بالمسافر أدى إلى الوفاة أو الجرح أو إلى أذى بدني آخر أو عن التأخير(١)وقد كان بروتوكول(GUATIMALA) سنة ١٩٧١ ، بمثابة المراجعة الشاملة لاتفاقية(VARSOVIE)سنة ١٩٢٩ بدف محاولة تجميع الدول مرة أخرى حول هذه الاتفاقية .و بالنسبة للحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا فقد رفع بمقتضى المادة ٨ الفقرة الأولى المعدلة لنص المادة ٢٢ من اتفاقية(VARSOVIE)، إلى مليون و نصف فرنك ذهب لتغطية جميع طلبات التعويض المترتبة عن الأضرار التي تصيب المسافر ، من وفاة أو إصابة أو أي أذى جسماني آخر و هو ما يعادل ١٠٠.٠٠٠ من حقوق السحب الخاصة D.T.S . و يشترط عدم تجاوز هذا الحد مهما كانت طبيعة و أساس المسئولية (٢). و قد ورد في اتفاق(MONTREAL)الأخير لسنة ١٩٩٩ تعديلا للحد الأقصى للتعويض ، و ذلك بمضاعفة عدد حقوق السحب الخاصة من ١٠٠ ألف إلى ٢٠٠ ألف حق سحب خاص . و هذا الأخير بدوره لم يدخل حيز التنفيذ إلى غاية هذا الوقت .(٣)

في **نقل البضائع و الأمتعة المسجلة :** تنص المادة ٢٢ من اتفاقية(VARSOVIE) في فقرتا الثانية:"في نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع تكون مسئولية الناقل محددة بمبلغ مائتين و خمسين فرنك عن كل كيلو غرام ما لم يذكر المرسل مصلحته في التسليم عند تسليم الطرد إلى الناقل و في مقابل ذلك يدفع رسما إضافيا إذا اقتضى الأمر و عندئذ يكون الناقل ملزما بأن يدفع التعويض في حدود المبلغ المذكور ما لم يقيم الدليل أن هذا المبلغ يجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل في التسليم ".

و يتحدد مبلغ التعويض بمائتين و خمسين فرنك عن كل كيلو غرام في كل حالة تثور فيها مسئولية الناقل الجوي إما بسبب هلاك أو تلف البضاعة ، أو حالة التأخير في إنجاز النقل الجوي .

---

١)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع سبق ذكره ، ص ٢٣٧ ، ف ١ .
و نظرا لاختلاف النظر حول أساس و قدور الحد الأقصى للتعويض ،قررت الولايات المتحدة انسحابا من بروتوكول لاهاي بحجة عدم كفاية الحد الأقصى للتعويض في حالة وفاة المسافر مما يؤدي إلى تعديل الاتفاقية ، بإلزام الناقل بتعويض لكل راكب مبلغ قدر ب ٧٥ ألف دولار و هذا بأكثر من تسعة أضعاف المبلغ المقرر في اتفاقية وارسو و بروتوكول جواتيمالا المقع سنة ١٩٧١.

٢)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٣٥١ ، ف ٣ .
و أيضا نص المادة ٩ الفقرة الثانية من بروتوكول جواتيمالا الذي لم يدخل حيز التنفيذ بعد .

٣)- راجع : د. عبد العزيز بوجلاب ، محاضرة بعنوان مسئولية الناقل الجوي ،المرجع السابق ، ص ٤.

و الجدير بالملاحظة أيضا أن بروتوكول(LA HAYE)،لم يعدل في الحد الأقصى المحدد في اتفاقية (VARSOVIE)و كذا اتفاق(GUATIMALA)الذي استبقى على نفس الحد الأقصى للتعويض بالنسبة لنقل البضائع . بينما رفع في الحد الأقصى في حالة هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة و التأخر في تسليمها إلى خمسة عشر ألف فرنك . و عليه يقدر حساب التعويض بالنسبة للبضائع كالتالي : ٢٥٠ فرنك في كل كيلو غرام من عدد كيلو غرامات البضاعة كحد أقصى للتعويض ، و هو الحد الذي تبنته كل الاتفاقيات (اتفاقية(VARSOVIE)، بروتوكول(LA HAYE)، اتفاق(GUATIMALA)).(١)

بينما الحد الأقصى للتعويض في الأمتعة : استبقت اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي على نفس الحد أي ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام بينما اتفاقية جواتيمالا رفعت الحد في الأمتعة من جرّاء الضياع و التلف و الهلاك إلى ١٥ ألف فرنك .(٢)

و الفرنك المقصود به في الاتفاقية هو الفرنك الذهب أو المعروف باسم (FRANC POINT CARRE) ، الذي تقرر استعماله بموجب القانون الفرنسي الصادر في ٢٥ يونيو ١٩٢٨ ، الذي جاء خلفا لفرنك جرمينال .لكن الوفاء يتم بالعملة الوطنية و لم تفرض الاتفاقية إطلاقا التعويض على أساس قيمة الذهب .و بالتالي يجوز استبعاد تطبيق أحكام الاتفاقية الخاصة بمسئولية الناقل الجوي ، بحجة أن تلك الأحكام تخالف النظام العام الداخلي .و إن أشارت اتفاقية وارسو لسنة١٩٢٩في نص المادة ٢٢منها إلى تحويل المبالغ المنصوص عليها إلى أرقام العملة الوطنية في كل دولة ، إلا أنا لم تحدد سعر الصرف المعول عليه عند التحويل .و هذا ما أثار صعوبات فيما يخص تحديد السعر بين المحاكم .فاعتمد على سعر الذهب في السوق الحرة لما فيه من فائدة لمتلقي الخدمة أي المسافر .لكن البعض الآخر تمسك بالسعر الرسمي للذهب، حيث تبين في حكم لمحكمة استئناف باريس بتاريخ ١١جوان ١٩٧٥ ، أنا قامت باحتساب التعويض بالفرنكات الفرنسية الرسمية على أساس أن هذه الفرنكات هي التي خلفت الفرنك البوانكريه (٣).

و قد تحولت عمليات التعويض في بروتوكولات(MONTREAL)الأربعة لسنة ١٩٧٥، و تأكد استبدال FRANC POINT CARRE بحقوق السحب الخاصة في بروتوكول(MONTREAL)لسنة ١٩٩٥، بالرغم من عدم دخوله حيز التنفيذ .(٤)

---

1)- راجع : M.G.FOLLIOT , le droit du transport aérien , précité , p 103.

٢)- أنظر المادة ٢٢ من اتفاقية VARSOVIE المعدلة بالمادة ١١ من بروتوكول LA HAYE الملغاة و المستبدلة بالمادة ٨ من اتفاق GUATIMALA .

٣)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٤٤ ف ٣.

١)- راجع : د. عبد العزيز بوجلاب ، محاضرة بعنوان مسئولية الناقل الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٢ ، ١٣.

و من أهم ما تميزت به اتفاقية(VARSOVIE)لسنة ١٩٢٩، أنا نشأت و التمع الدولي يأخذ بقاعدة الذهب كأساس لتحويل العملات الوطنية .لكن التطورات التي حصلت في العالم من جراء الثورات الاقتصادية و الصناعية ، أدت إلى التداول بما يعرف بحقوق السحب الخاصة بين مختلف الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي . و الاعتماد على السعر الرسمي للذهب الذي تتحكم فيه بعض الدول من شأنه ألا يخدم مصلحة المضرور الذي يبقى عرضة للتغيرات التي تفرضها السلطات العامة في تلك الدول من تخفيض أو زيادة في سعر الذهب .(١)

و قد حسم المشرع الجزائري هذه المسألة ، بأن أحالنا مباشرة على أحكام اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي المصادق عليهما من طرف الجزائر فيما يخص التعويض .فنص صراحة في المادة ١٥٠ من تقنين الطيران المدني الفقرة الثانية : و تحدد قيمتها بمائتين و خمسين ألف(٢٥٠.٠٠٠)وحدة حسابية عن كل مسافر "و في الفقرة الثالثة :"يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون في مفهوم هذا القانون ، متشكلة من خمسة و ستين مليغراما و نصف من الذهب الخالص على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص و يمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة إلى العملة الوطنية بأرقام صحيحة و يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم ". و يفهم من نص المادة بأن المشرع الجزائري أخذ بأحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي ، بأن حدد الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص و البضائع على حد سواء و المقدر ب ٢٥٠ألف وحدة حسابية و هي(FRANC POINT CARRE) . و يأتي بعد ذلك ليشرح المقصود بالوحدة الحسابية التي تحول إلى العملة الوطنية تطبيقا حرفيا لنص المادة ٢٢/ الفقرة ٥ من اتفاقية وارسو و التي تنص : "المبالغ المبينة بالفرنك في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من خمسة و ستين و نصف من الذهب عيار تسعمائة في الألف . و يتم تحويل هذه المبالغ إلى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية في حالة رفع دعوى قضائية وفقا لسعر الذهب لسعر هذه العملات يوم صدور الحكم"و المقصود في نص المادة٣/١٥١جزائري المقابل لنص المادة ٥/٢٢اتفاقية(VARSOVIE)بالعملة الوطنية أي العملة الجزائرية و سعر الذهب فيها .(٢)

---

١)- راجع : M.G.FOLLIOT , le droit du transport aérien , précité , p 110.

٢)- أنظر : المواد ١٥٠ ،١٥١ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧. و المواد ٢٠،٢١،٢٢ من اتفاقية (VARSOVIE) لسنة ١٩٢٩.

ب) شروط الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض : للاستفادة من الحدود القصوى للتعويض ، يشترط توافر ما يلي :

- أن يكون هذا الناقل الجوي دوليا في مفهوم اتفاقية (VARSOVIE)، بمعنى أن تتوفر في هذا النقل الشروط الجغرافية و التجارية التي تقضي على هذا النقل الطابع التجاري .و أن يتم بين دولتين ساميتين متعاقدتين و أن يحدث رسوا في دولة أخرى كما سبق شرحنا لمعنى صفة الدولية في النقل الجوي الدولي .
- أن يكون الناقل الجوي قد اصدر تذكرة سفر أو إيصال للأمتعة المسجلة مستوفيان الشروط و البيانات المقررة .و بالنسبة لنقل البضاعة لابد أن يكون هناك خطاب نقل جوي مشتملا على كافة البيانات الإلزامية .و عليه ،إذا فقدت تذكرة السفر أو إيصال الأمتعة أو لم يوجد و مع ذلك سمح الناقل الجوي للمسافر بإتمام الرحلة أو للمرسل بنقل البضاعة ، فإن مثل هذا النقل لا يستفيد من الحد الأقصى للتعويض المقرر في اتفاقية(VARSOVIE) و تصبح مسئولية الناقل في هذه الحالة غير محدودة .(١)
- أن لا يكون الحادث قد نجم عنه ضرر نتيجة لفعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه ، أو إهمال مقترن بإدراك الناقل الجوي عما ينجم عن فعله من أضرار .

ثانيا / تشديد المسئولية أو المسئولية غير المحدودة للناقل الجوي : لا يتمتع بالمسئولية المحدودة سوى الناقل الجوي حسن النية ، و لذلك أخذت اتفاقية (VARSOVIE)الناقل الجوي بالشدة الناقل الجوي سيئ النية .و قد أوردت الاتفاقية بعض الحالات التي لا يكون فيها الناقل الجوي حسن النية سنوردها فيما يلي :

١) تخلف وثائق النقل و بياناتا الإلزامية : أكدت اتفاقية(VARSOVIE)أنه في حالة تخلف وثائق النقل من تذكرة سفر أو إيصال الأمتعة و البضائع دون خطاب نقل ، يحرم الناقل الجوي من أحكام الاتفاقية بخصوص دفع المسئولية .إلا أن بروتوكول(LA HAYE)عدل من أحكام وثائق النقل على هذا النحو. (١)

أ –تذكرة السفر : يعتبر الناقل الجوي مخلا بواجباته القانونية ، و من ثم يصبح في وضع لا يسمح له بالاستفادة من الحد الأقصى للتعويض في حالة عدم إصداره مستندات النقل و المتمثلة في تذكرة السفر .

---

١)- راجع : د.محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٥٤ ، ف ٢ .

و بشأن هذه الوثيقة نصت المادة ٢/٣ من اتفاقية(VARSOVIE)الأصلية أنه إذا قبل الناقل مسافرا لم تسلم إليه تذكرة سفر ، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسئوليته أو تحد منها. بينما عدل بروتوكول(LA HAYE)من الفقرة الثانية من المادة ٣ في النص الأصلي للاتفاقية فأصبح على هذا الشكل :إذا قبل الناقل راكبا لم تسلم إليه تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الإعلان المراد به في الفقرة الأولى من هذه المادة ، فلا يحق له التمسك بأحكام المادة ٢٢.(١)

و الإعلان المراد به في الفقرة المعدلة هو إعلان اتفاقية(VARSOVIE).

ب) إيصال الأمتعة : و نصت عليه المادة٤ الفقرة٤ من اتفاقية(VARSOVIE)الأصلية التي تقضي:"إذا قبل الناقل أمتعة لم تسلم عنها استمارة أو إذا كانت الاستمارة غير مشتملة على البيانات المشار إليها في الحروف د و ح، فليس لناقل أن يتمثل بأحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسئولية أو تحد منها".

إلا انه بعد تعديل هذا النص بموجب بروتوكول(LA HAYE)، استقر جزاء الحرمان فقط على أحكام تحديد المسئولية دون أحكام دفعها بمعنى أنه إذا سقط حقه في الحصول على الحد الأقصى للتعويض ، لا يؤدي ذلك إلى حرمان الناقل الجوي من دفع مسئوليته إذا توافرت شروط استبعاد تلك المسئولية .

ج) خطاب النقل الجوي : يشترط في خطاب النقل الجوي أن يتضمن البيانات التالية :نقطتي القيام و الدخول ، الخطاب المنصوص عليها ،اسم و عنوان المرسل و اسم و عنوان الناقل ، اسم و عنوان المرسل إليه إذا كان في ذلك داعيا ، طبيعة البضاعة ، عدد الطرود و طريقة تغليفها ، وزن البضاعة و كميتها و حجمها و في الأخير تقرير أن النقل يخضع لأحكام اتفاقية(VARSOVIE).

و عليه يحرم على الناقل الجوي التمسك بأحكام دفع المسئولية ، إذا قبل هذا الأخير البضاعة من المرسل بدون خطاب نقل لها أو اشماله على جزء من البيانات .و بعد تعديل بروتوكول(LA HAYE)، أصبح الجزاء قاصرا على عدم التمسك بأحكام تحديد المسئولية و حدها دون سقوط حق الناقل في التمسك بدفع المسئولية. (٢)

٢) غش الناقل الجوي أو الخطأ المساوي للغش : تنص المادة ٢٦ فقرة١من اتفاقية(VARSOVIE)الأصلية على أن الناقل الجوي لا يستطيع التمسك بالحد الأقصى للتعويض إذا رجع الضرر إلى غشه أو إلى خطأ يعقد في نظر قانون المحكمة المطروح عليها اا اع معادلا للغش .

---

١)- أنظر المادة ١٠ من اتفاقية VARSOVIE ، المادة ٨ من بروتوكول LA HAYE المعدلة للمادة ١٠ السالفة الذكر .

٢)- راجع : P.Michel pourcelet .le transport aérien , précité , page 166.

و أيضا د.هاني محمد دويدار ، المرجع السابق ، ص ٢٥١ ف ١.

و قد تم تعديل نص هذه المادة بنص المادة ١٣ من بروتوكول و اصبح كما يلي :"لا تسرى الحدود المذكورة في المادة ٢٢ متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ من فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، و ذلك إما بقصد إحداث الضرر و إما برعونة مقرونة بادراك أن ضررا قد يترتب على ذلك ،فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضا إقامة الدليل على أنم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم" .و نظرا للتنازع بين النصين ، النص الأصلي لاتفاقية وارسو و النص المعدل بموجب بروتوكول لاهاي نتناول الخطأ المشدد للمسئولية في كل من اتفاقية(VARSOVIE) و بروتوكول LA HAYE.(٢)

أ) الخطأ المشدد للمسئولية في **اتفاقية(VARSOVIE)الأصلية :** يحرم الناقل الجوي بداهة من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض إذا لم ينفذ عملية النقل على هدى ما تقتضيه المبادئ العامة في تنفيذ العقود بحسن النية و أيضا إذا حدث الضرر في نفس الظروف هو أو أحد تابعيه أثناء تأديتهم لوظيفتهم .(٢)

و قد أثارت عبارة الغش و الخطأ المعادل له صعوبات شديدة ،خاصة و أن اتفاقية(VARSOVIE)تحيل إلى القوانين الوطنية في تحديد الخطأ المعادل للغش .و أما الفقه فقد اختلفت حول تفسير تلك الإحالة. فبينما يرى البعض بأن الإحالة مردها وجود قاعدة إسناد إلى القانون الداخلي كما تفضل به الأستاذ الفقيه الفرنسيPOURCELET، فإن البعض الآخر يرى بأن مسئولية الناقل مسئولية مطلقة في حالة الغش عملا بالقاعدة الرومانية ، الغش يفسد كل شيء .(٣)و ما دام أن المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو تتضمن قاعدة موضوعية ،فمعنى ذلك أن مسئولية الناقل الجوي تكون محدودة في حالة ارتكابه لخطأ جسيم ،لأن القانون يأخذ بالغش لوحده كسبب لجعل مسئولية هذا الناقل غير محدودة .و لم تكن صياغة المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ أمرا سهلا نظرا لاختلاف الوفود المؤتمرة في تعريفهم للغش أو للخطأ المعادل للغش .فبينما يرى الوفد الألماني ضرورة مساواة الخطأ الجسيم بالغش من حيث حرمان الناقل من الحد الأقصى للتعويض ، يرى الوفد الفرنسي بأن مساواة الخطأ الجسيم بالغش يؤدي في النهاية إلى مسئولية بلا حدود في جميع الأحوال التي يثبت فيها الخطأ الناقل أو أحد تابعيه بمعنى : كلما ثبت خطأ الناقل قصديا كان أو أجنبي فانه يشدد المسئولية .

---

١)- أنظر المادة 22 من اتفاقية VARSOVIE ، المعدلة بالمادة١١ من بروتوكول LA HAYE.

٢)- راجع : د. ثورت أنيس لأسيوطي ، قانون الطيران المدني ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٨٠ ، ف ٢ .

٣)- راجع : P.Michel pourcelet .le transport aérien , précité , page 168.

4)- أنظر المادة 25 من اتفاقية VARSOVIE ، والمادة١٣ من بروتوكول LA HAYE.

و من جهته ، لم يعرف الوفد الإنجليزي الغش أو فكرة الخطأ الجسيم و إنما يأخذ بنظام الخطأ الإرادي و هذا الذي يقترب أكثر من مفهوم المادة ٢٥ من اتفاقية(VARSOVIE)و هذه الفكرة تتضمن فرضيتين :

- **الفرضية الأولى :** ارتكاب الفعل عمدا بقصد إحداث ضـرر .فيكون هـذا الفعـل الإرادي وفقا للمذهب الأنجلوسكسوني مقابلا للغش في نظر الوفد الجرماني الروماني .
- **الفرضية الثانية :** ارتكاب الفعل و الإدراك عن وعـي بأن الضـرر قد يثبـت هذا الفعـل و مع ذلك تقدم الفاعل على فعله دون مبالاة بنتائجه فهذا الفعل أضيق نطاقا من الخطأ الجسيم في نظر الوفد الروماني. (١) و على ذلك تصنف الأنظمة القانونية من زاوية تشديد المسئولية إلى :
- قوانين تعادل الخـطأ الجسيم و الغش و التي تشدد من مسئـولية النـاقل الجـوي و منـها الأنظمة اللاتينية .
- قوانين تجعل حالة ارتكاب النـاقل الجـوي فعلا أو امتنع عن ذلك الـفعل بقصـد إحداث ضرر أو حالة الإهمال الجسيم و منها الأنظمة الأنجلوسكسونية .
- قوانين لا تساوي الـخطأ الجسيـم بالغش حيث لا تشدد في المسئـولية ، أو في حـالة ارتكاب الناقل الجوي فعلا أو امتنع عن ذلك بقصد الأضرار و منها الأنظمة الجرمانية الرومانية .

ب) الخطأ الموجب للتشديد بروتوكول(LA HAYE): بعد تعديل نص المادة ٢٥من اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول لاهاي ، انتهى هذا الأخير إلى الإقرار على أن مسئولية الناقل الجوي تكون غير محدودة إذا كان الضرر يرجع إلى فعل الناقل أو تابعيه أو امتناع هذا الناقل أو تابعيه عن ذلك الفعل ، إما بنية إحداث الضرر و إما عن ركونه و وعي باحتمال نشوب ضرر .(٢)

و يقع على المدعي إثبات الضرر في الشق التالي منه و الذي يتشابه فيه الخطأ الإرادي مع الخطأ غير المغتفر ، كما يقع على ذلك المدعي إثبات الرعونة التي تخضع لتقدير قاضي الموضوع و إثبات أيضا مدى اقتران الفعل بالوعي و الإرادة في حالة تحقق الضرر و معرفة ما إذا كان يقوم على أساس شخصي أو موضوعي .

---

١)- راجع أيضا : د. ثورت أنيس لأسيوطي ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٥٣، ف ١.مسئولية الناقل الجوي .

١)-راجع سميحة القليوبي ، القانون الجوي الدولي ، المرجع السابق ،ص ٢١١، ف ٢ .

فإذا أخذنا بالمعيار الشخصي ، فمعنى ذلك أنه يشترط علم الناقل الجوي شخصيا أو تابعيه بالضرر الذي سوف يحدث .أما إذا أخذنا بالمعيار الموضوعي ، فمعنى ذلك أن ظروف الحال هي التي توحي ما إذا كان الناقل أو تابعيه يدرك أن ضررا قد يحدث و انه كلن يجب عليه إدراك ذلك . (١) و مهما كانت الصعوبات التي اعترت تطبيق المادة ١/٢٥ من الاتفاقية الأصلية أو المعدلة بموجب بروتوكول (LA HAYE) ، فإن الناقل الجوي لا يمكنه الاستفادة من حدود المسئولية و التمسك بأحكامها إذا ثبت في حق هذا الأخير خطأ لا يجوز نفيه ، و متى ثبت أيضا بأنه ارتكب فعلا منصوص عليه في إحدى هاتين المادتين .كما لا يجوز التمسك بالخطأ الملاحي لأنه ألغي تماما بموجب بروتوكول (LA HAYE) . و نرى عدم الضرورة في تطبيق الأحكام الخاصة بمساهمة خطأ المضرور في إحداث الضرر ، في حالة تطبيق النص الأصلي للاتفاقية لأن توزيع المسئولية في القانون الجزائري لا يتحقق إلا إذا انتفى الغش و الخطأ الجسيم . (٢) و يستطيع الناقل الجوي التمسك بتوزيع المسئولية أو التخفيف منها إذا لم يكن فعلا يمثل غشا أو خطأ جسيما .(٣)

---

١)-راجع سميحة القليوبي ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ،ص ٢٥٦، ف ١ و أيضا د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٥٧ ف ٣ .

٢)- أنظر : المادة ١٥١ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧.

3)- أنظر : المادة ١٤٩ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧.

المبحث الرابع

الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل الجوي

من أهم الأهداف التي جاءت من أجلها اتفاقية (VARSOVIE) لسنة ١٩٢٩، توضيح بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوي الدولي . و قد نجحت إلى حد كبير فيما يخص الأحكام الموضوعية المتعلقة بالمسئولية المحدودة و المسئولية غير المحدودة . و خشية منها في أن تؤدي هذه الأحكام الإجرائية في مختلف الدول إلى تفاوت في الحقوق و في الحماية المقررة للمضرورين ، نصت اتفاقية (VARSOVIE) على توحيد هذه الأحكام الإجرائية و التي سوف نتولى معالجتها من خلال مطلبين . المطلب الأول نتناول فيه أحكام دعوى المسئولية ، و في المطلب الثاني الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية و سقوطها .(١)

المطلب الأول

دعوى المسئولية

يلجأ المضرور إلى القضاء قصد استيفاء حقوقه ، من جراء إخفاق الناقل الجوي في تنفيذ التزاماته التي يلقيها عقد النقل على كاهله .فيكون من الطبيعي أن يطلب المضرور تعويضا من القضاء ، نظير الخسائر التي تحملها و الأضرار التي لحقت به من جراء أفعال الناقل الجوي . لكن المشكل المطروح يتمثل في قيام دعوى المسئولية و كيفية تحريكها ، لذلك اهتمت النظم القانونية بتنظيم أحكام دعوى المسئولية التي ترفع على الناقل مراعية بذلك مصالح المضرور من جهة ، دون أن تهمل مصالح الناقل الجوي من جهة ثانية .

أولا / تحريك دعوى المسئولية : يؤول الحق في تحريك دعوى المسئولية إلى كل شخص ، ألحقت به أضرار من جراء إخلال الناقل الجوي بالتزاماته التعاقدية ، و يستوي في ذلك المسافر في نقل الأشخاص و صاحب الأمتعة و المرسل في نقل البضائع أو أي شخص ينوب عنه كالمرسل إليه .

١) أطراف دعوى المسئولية : من خصائص عقد النقل الجوي أنه من العقود التبادلية . و كسائر العقود المدنية فهو يرتب التزامات على عاتق المتعاقدين ، أحدهما مدعي و الثاني مدعى عليه . و يختلف عن النقل الجوي عن سائر العقود الأخرى لا سيما المدنية منها ، في ظهور طرف ثالث غير متعاقد يدعى المرسل إليه .و سوف نأتي إلى تعريف كل طرف من أطراف العقد النقل الجوي فيما يلي :

أ- المدعي : يختلف المدعي في عقد النقل الجوي باختلاف موضوع العقد . فيكون المسافر المضرور في المقام الأول في حالة نقل المسافرين ، و يكون المرسل أو المرسل إليه في حالة نقل البضائع .

---

١)- أنظر المواد ٢٧ ، ٢٨ ، ٢٩ من اتفاقية VARSOVIE لسنة ١٩٢٩.

-**المسافر** في **نقل الأشخاص :** هو كل شخص أصابه ضرر سواء كان مسافرا أو من الورثة .(١) و نصت المادة ٢٤ من اتفاقية (VARSOVIE) :"لا يجوز رفع دعوى المسئولية في أية صورة كانت في الحالات المقررة عنهما في المادتين ١٨ ،١٩ إلا وفقا للأوضاع و في الحدود المقررة من الاتفاقية ".
و الجدير بالملاحظ أن بروتوكول جواتيمالا لسنة ١٩٧١حذف نص المادة ٢٤ و استبدلها بنص المادة ٩ منه ، و على ذلك الأساس يتحول النص كما يلي :" لا يجوز رفع دعوى المسئولية في أية صورة كانت في حالة نقل البضائع ، إلا وفق الشروط و في الحدود المقررة في هذه المعاهدة ". (٢)
-لا يجوز رفع دعوى المسئولية في أية صورة كانت في حالات نقل المسافرين و الأمتعة بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة أو بسبب عقد عمل غير مشروع إلا وفقا للشروط و في الحدود المقررة في هذه المعاهدة و ذلك دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي و لا بحقوق كل منهم . و تشكل حدود المسئولية المذكورة الحدود القصوى التي لا يجوز تجاوزها مهما كانت الظروف المسببة للمسئولية". (٣) و يثور التساؤل حول مدى جواز رفع دعوى المسئولية من قبل ورثة المسافر في حالة وفاته . إن اتفاقية (VARSOVIE) لم تنظم هذا الرجوع و إنما اكتفت بإحالة المسألة إلى القوانين الوطنية . فالمقرر أن للورثة الحق في إثارة مسئولية الناقل الجوي ، إما على أساس المسئولية التعاقدية للمطالبة بحق مورثيهم في التعويض . أو على أساس المسئولية التقصيرية للمطالبة بالتعويض على الأضرار الشخصية التي لحقت بم من جراء الوفاة .(٤)
-**المرسل أو المرسل إليه** في **نقل البضائع :** يشترط في عقد النقل الجوي للبضائع أن يكون عنوان و اسم المرسل و اسم المرسل اليه واردين في خطاب النقل الجوي ، حتى يؤول لهما الحق في مقاضاة الناقل الجوي على أساس المسئولية (٥) .

---

١)- راجع : المستشار عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص ١١٤ ، ف ٢ .
٢)- راجع : المستشار عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص ٢١٥ .و قارن بين نصي المادتين ٢٤ ، من اتفاقية (VARSOVIE)و المادة ٩ من بروتوكول (GUATIMALA).
٣) –أنظر : نص المادة ٩ من بروتوكول (GUATIMALA) كاملا .
٤)- راجع : د.محمد فريد العريني ، القانون الجوي،النقل الجوي، المرجع سبق ذكره ، ص ١٨٨ .و راجع أيضا:د. أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ،قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص ٢٣٦ .
٥)- راجع : رفعت فخري ، الوجيز في القانون الجوي ، جامعة عين شمس ، الطبعة لم تذكر ، السنة ١٩٨٨ ، ص ٢٣٦، ف٣.

و نصت اتفاقية (VARSOVIE) على أنه يمكن للمرسل أن يرفع دعوى مطالبة التعويض باعتبار أن له الحق في السيطرة على البضاعة ، و لا ينتهي حقه إلا حينما يبدأ حق المرسل إليه أي تسليم البضاعة لهذا الأخير البضاعة أو باعتراف الناقل بفقدان البضاعة بعد فوات سبعة أيام على اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه (١).و في حالة حصول ضرر من جراء عدم تنفيذ العقد ، يحق لكل من المرسل و المرسل إليه رفع دعوى المسئولية على الناقل ، يطالبانه فيها بدفع التعويض مرة واحدة بعد تقدير قيمة البضاعة الإجمالية و بدفع الفرق بالنسبة للضرر الزائد على هذه القيمة . كما يجوز لشركات التأمين كما سوف نرى لاحقا أن ترفع دعوى المسئولية و هي في حكم (العير الأجنبي على العقد) عن العقد ، إذا ما التزمت بالتعويض للمرسل عما هلك من البضاعة أو فقد بموجب الحلول العيني * و تحل بذلك محل المرسل إليه في استعماله دعوى المسئولية (٢).

ب- المدعى عليه : يكون الناقل الجوي مدعى عليه في دعوى المسئولية . و في حالة وفاته تقام الدعوى طبقا للمادة ٢٧من اتفاقية (VARSOVIE) على من يخلفونه و في الحدود المقررة . و يشترط أن تتوفر في المدعى عليه صفة الناقل الجوي بمفهوم اتفاقية (VARSOVIE) ١٩٢٩ . و يستوي أن يكون ناقلا متعاقدا أو مؤجرا أو مستأجرا أو ناقلا فعليا (٣).

- حالة وفاة الناقل : واجهت المادة ١٧من اتفاقية (VARSOVIE) حالة وفاة الناقل ، و تفترض أن يكون شخصا طبيعيا و كان الأمر شائعا وقت توقيع الاتفاقية في عام ١٩٢٩ . و قد تأخذ مؤسسات النقل الجوي شكل شركات ، إلا أن المادة ٢٧ حسمت الإشكال و راحت إلى اعتبار الناقل الجوي شخصا طبيعيا و بالتالي لمرد وفاته توجه الدعوى إلى خلفه في الحدود المذكورة في الاتفاقية . أما في الولايات المتحدة الأمريكية فقد نصت بعض القوانين بأن في حالة وفاة الناقل ترفع الدعوى على خلفه ، فيما تقضي قوانين ولايات أخرى بسقوط الدعوى بمجرد وفاة الناقل المسئول . (٤)

حالة الناقل المتتابع : تضمنت اتفاقية (VARSOVIE) أحكاما خاصة بمسئولية الناقل الجوي في حالة النقل المتتابع للمسافرين و البضائع .

---

١)-أنظر المادة :٤/١٢ و المادة ١٣ من اتفاقية (VARSOVIE).

* الحلول العيني : بمعنى حلول شركة التأمين محل المرسل الذي قامت بتعويضه بعد أن أمن على بضاعته ، شريطة توقيعه على وثيقة تدعى عقد الحلول . الذي يتناول بموجبه المرسل عن كافة حقوقه في مواجهة الناقل الجوي قضائيا .

٢)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص٤٠٧ ، ف ١ .

٣)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص٤٠٩ ، ف ١ .

١)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص ١٦٢ ، ف ٤ .

كما يثير هذا النوع من النقل الجوي صعوبة بشأن تحديد المدعى عليه في دعوى المسئولية . و قد حددت المادة ٣٠من اتفاقية (VARSOVIE) في فقرتيها الثانية و الثالثة حالة الناقلين المتتابعين ، بحيث يختلف الناقل المتتابع في نقل الأشخاص عنه في نقل البضائع .

*في **نقل الأشخاص :** تنص الفقرة ٢ من المادة ٣٠ من اتفاقية (VARSOVIE) على أنه لا يجوز للمسافر أو خلفه الرجوع سوى على الناقل الذي وقع الحادث أو التأخير في مرحلة النقل الجوي التي تولاها .و يقع عبء إثبات ذلك على المدعى (١). و يوضح الأستاذ أبو زيد رضوان هذه المسألة و نوافقه الرأي ، أنه إذا تحقق الضرر في الرحلة الثانية يجوز رفع الدعوى على الناقل الأول إذا تعهد صراحة بمسئوليته عن الرحلة بأكمله .

*في **نقل البضائع و الأمتعة :**تقضي الفقرة الثالثة من المادة ٣٠ من اتفاقية (VARSOVIE)على أنه يحق للمرسل أن يرفع دعوى المسئولية على الناقل الأول ، و من حق المرسل اليه الذي يتسلم البضاعة أن يرفعها على الناقل الأخير . و فضلا عن هذا باستطاعة كل من المرسل و المرسل اليه الرجوع على الناقل الذي حدث الهلاك أو الضياع في مرحلة النقل التي تولاها . فيكون هؤلاء الناقلون مسئولين على وجه التضامن أمام المرسل و المرسل اليه .(٢) و بقيت نفس الأحكام و لم تتغير عند تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكولي (LA HAYE) و (GUATIMALA) .(٣) و يرى بعض الفقه العربي و في طليعته الأستاذ أبو زيد رضوان ، أنه إذا حدث و لم يحدد صراحة خطاب النقل الجوي للبضاعة من طرف الناقل الأول أو الناقل الأخير ، فإنه يتعين اعتبار الناقل الذي قام بأول خطوة للتنفيذ المادي لعملية النقل هو الناقل الأول و من قام بتسليم البضاعة الى المرسل اليه هو الناقل الأخير .و نحن نرى من جهتنا بأنه يحدث أيضا أن يحدد في خطاب النقل الجوي للبضاعة الناقل الجوي الأول الذي يقوم بتسليم البضاعة إلى ناقل جوي ثاني قصد إعادة شحنها في مطار الثاني .فيقوم هذا الناقل الثاني بتسليمها إلى المرسل اليه و هي محتوية على نفس خطاب النقل و باسم الناقل الأول الذي يبقى المسئول في نظرنا حتى و إن فلتت البضاعة من حراسته . لأن العبرة بخطاب النقل الجوي الأول ، و هو دليل اثبات قاطع بالنسبة للمرسل اليه أو لشركة التأمين التي قامت بتأمين البضاعة .

---

١)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٦٥ ، ف ٤.

٢)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي التجاري، المرجع السابق ، ص ١٨١ ، ف ٢ .

٣)- أنظر المادة ٢٢ من اتفاقية VARSOVIE و هي المادة التي لم يدخل عليها أي تعديل من طرف البروتوكولات المعدلة و المكملة للاتفاقية .

-حالة الناقل الفعلي : يعتبر الناقل الفعلي مساهما في إنجاز النقل . و تنص المادة ٧ من اتفاقية (GUADALAKHARA)لعام ١٩٦١ على أنه يجوز للمضرور رفع دعوى المسئولية ، إما على الناقل المتعاقد على كل عملية النقل الجوي أو على الناقل الفعلي في حدود الرحلة التي ساهم فيها قصد إنجاز هذا النقل .و المدعي أيضا خيارين : إما رفع الدعوى منفصلة أو بضمها للأخرى ، على أن يحدد قانون المحكمة المعروض أمامها اا اع آثار الضم و إجراءاته (١).

ثانيا / المحكمة المختصة بنظر الدعوى :بعد أن تقرر من له الحق في رفع الدعوى و على من ترفع ، يتعين على المضرور تحديد المحكمة التي تختص بنظر الدعوى .و في هذا الصدد تقضي المادة ٢٨ من اتفاقية (VARSOVIE) بأن على المدعي أن يرفع دعوى المسئولية أمام المحكمة التي تقع بالضرورة على إقليم إحدى الدول طرفا في الاتفاقية .و متى تحقق هذا الشرط ، فان للمدعي طبقا لما يختار أن يرفع الدعوى أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت إبرام العقد ، و إما محكمة مكان الوصول . (٢) و للاختيار المقدم للمدعي أهمية كبيرة تظهر من نواحي عديدة و منها ، أن قانون المحكمة المختارة هو الذي ينظم إجراءات الدعوى و هو الذي يحدد أثر خطأ المضرور على مسئولية الناقل بالإعفاء أو التخفيف و هو الذي يبين أحكام السقوط في دعوى مسئولية الناقل الجوي حسب نصوص المواد ٢/٢٨ و ٢/٢٩ من الاتفاقية . (٣)

و على ذكر التعديل ، فان اتفاقية (VARSOVIE) استبقيت على أصلها ، إلا فيما يخص المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل ، إذا كان للمسافر موطن يقيم فيه بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي توجد فيها تلك المنشأة و هي فقرة جديدة أضافها بروتوكول (GUATIMALA) . و يمكن في الأخير للمدعي رفع دعواه أمام محكمة جهة وصول الطائرة ، و هذه الجهة قد تختلف في نقل البضائع عن جهة تسليم البضاعة إلى المرسل إليه و في هذه الحالة لا يؤخذ الا بمعيار الوصول .أما بالنسبة لرحلات التي تتم ذهابا و إيابا ، تكون نقطة القيام ذاتا نقطة الوصول و بالتالي يتحدد تعيين اختصاص المحكمة بمكان الإقلاع (٤).

---

١)- راجع : رفعت فخري ، الوجيز في القانون الجوي ، المرجع السابق ، ص ٢٤٥، ف٣.

٢)- راجع : د. أبو زيد رضوان ،القانون الجوي، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٤٠٩ ، ف ٤ .

و أيضا : P.Michel pourcelet .le transport international et responsabilité , précité , page 210.

٣)- راجع : د.محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، ص ١٠٩ ، ف ٢ .

4)- راجع : رفعت فخري ، الوجيز في القانون الجوي ،المرجع السابق، ص ٢٦٨، ف٤.

المطلب الثاني

الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية و سقوطها

من أبرز خصائص نقل البضاعة أو الأمتعة ، أنه بمجرد أن تسلم للناقل من طرف المرسل تنتقل حيازتها لهذا الناقل و تبقى تحت حراسته و مسئوليته إلى غاية تسليمها للمرسل إليه المعين في العقد .و نظرا لما قد يحدث لها خلال الطريق من تلف أو هلاك يفقد من قيمتها ، فقد استهدفت اتفاقية (VARSOVIE) لسنة ١٩٢٩حسم ال اع بكيفية لا ترهق الناقل الجوي من جهة و لا تدر حقوق أصحاب البضاعة و الأمتعة من مسافرين من جهة أخرى .

لذا أقرت الاتفاقية في المادة ٢٦ منها للمحكمة المعروض عليها ال اع ، الحكم بعدم قبول دعوى المسئولية متى تحققت الشروط في ذلك (١). و بذلك حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل بالدرجة الأولى فمكنته من وسيلة فعالة يستطيع من خلالها وضع حد لدعاوى المسئولية التي ترفع ضده و تتمثل في الدفع بعدم القبول (٢).

أولا / الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية : و يتمثل في معرفة نطاق الدفع و أحكامه .

١) نطاق الدفع : رتبت المادة ٢٦من اتفاقية(VARSOVIE) التزاما محددا على عاتق المرسل إليه و لإخلال يرتب جزاء يتمثل في عدم قبول دعوى المسئولية المرفوعة ضد الناقل الجوي . و يظهر نطاق هذا الدفع من خلال ما سوف يأتي :

- اشتراط وصول البضاعة فعلا بطريقة يستطيع المرسل إليه استلامها أو امتناعه عن تسلمها . و بالتالي إذا هلكت البضاعة هلاكا كليا ، لا يمكن دفع المسئولية نظرا لاستحالة التسليم .
- لا يدخل في نطاق الدفع ، حالة المسئولية في نقل المسافرين و حالة المسئولية عن التأخير ، سواء وقع هذا في نقل المسافرين أو البضائع (٣).
- لا مجال للتمسك أيضا إلا فيما يتعلق بالدعاوى المرفوعة من المرسل إلى المرسل إليه . أما الدعاوى المرفوعة بين المرسل و المرسل إليه أو بين الناقلين تخرج من نطاق ذلك الدفع (٤).

---

١)- راجع : د. أبو زيد رضوان ،القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص ٤١١ ، ف ٢ .

٢)- راجع : د.محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ،المرجع سبق ذكره ، ص ١٦٤ ، ف ١ .

٣)- راجع : ثروت فخري ، الوجيز في القانون الجوي المرجع سبق ذكره ، ص ٢٧٣ و ٢٧٤ .

٤)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٧١ ف ١.

٢) أحكام الدفع : تقضي الفقرة الثانية من المادة ٢٦من اتفاقية(VARSOVIE) ، بأنه يتعين على المرسل إليه أن يرسل احتجاجا إلى الناقل الجوي بمجرد اكتشافه التلف الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة في شكل تحفظات ، يعبر با في سند النقل أو في صورة محرر آخر يتم إرساله إلى الناقل الجوي و أن يكون ذلك الاحتجاج مكتوبا (١). و يجب إرسال هذا الاحتجاج في ظرف أقصاه ثلاثة أيام فور اكتشاف التلف في الأمتعة و سبعة أيام بالنسبة إلى البضائع يبدأ في الحسبان من تاريخ استلام البضاعة أو الأمتعة .أما في حالة التأخير في نقل الأمتعة أو البضاعة ، يتعين على المرسل إليه إرسال الاحتجاج في ظرف أقصاه أربعة عشر يوما يبدأ في الحسبان من اليوم الذي أصبحت فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه .و قد عدل بروتوكول(LA HAYE) من هذه المواعيد، بأن جعل مدة سبعة أيام في حالة التلف أو هلاك المتعة و أربعة عشر يوما في حالة هلاك البضاعة و واحد و عشرون يوما في حالة التأخير (٢). و يشترط تحديد المواعيد ، إذا كان مصدر الاحتجاج تلف أو هلاك حصل للبضاعة غير ظاهر في أصله . لأنه لو كان ظاهرا يتعين على المرسل اليه الاحتجاج على ذلك عند استلام البضاعة و يكون عدم الاعتراض قرينه على أن البضائع و الأمتعة تم تسلمها و هي في حالة جيدة وفقا لسند النقل (٣). و يترتب على عدم إرسال الاحتجاج في المواعيد المحددة في الاتفاقية ، تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسئولية المرفوعة ضده . وتنص المادة ٤/٢٦ من نفس الاتفاقية، أنه لا يجوز التمسك بذا الدفع في حالة الغش .و العبرة بإرسال الاحتجاج في المواعيد المقررة قانونا دليل على أن المرسل إليه اتخذ الإجراءات اللازمة في المواعيد القانونية و ليس العبرة بوصوله إلى الناقل الجوي (٤).

ثانيا / سقوط دعوى المسئولية :تنص المادة ٢٩الفقرة الأولى من اتفاقية(VARSOVIE) :"تقام دعوى المسئولية في بحر سنتين اعتبارا من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل أو الإسقاط الحق في رفع الدعوى ".

و لقد أثير من حول هذا النص جدل في الفقه و القضاء ، لا سيما حول طبيعة الفقرة التي حددها النص لرفع دعوى المسئولية ، هل هي مدة سقوط أو مدة تقادم .

---

١)- أنظر : المادة ٢٦ من اتفاقية وارسو الفقرة الثالثة .

٢)- أنظر : المادة ١٥ كاملة من بروتوكول لاهاي المعدلة لاتفاقية وارسو و راجع أيضا :

P.Michel pourcelet , précité p217.

3)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص 271 ف 4 .

4)- راجع : رفعت فخري ، الوجيز في القانون الجوي،المرجع السابق ، ص ٢٧٥، ف٢.

ذهب فريق من الفقهاء إلى إعتبار مدة السنتين المنصوص عليها في المادة ١/٢٩ بمثابة مدة تقادم،و من ثم تسري عليها أحكام الوقف و الانقطاع .(١)و حجتهم في ذلك أن دعوى المسئولية في جميع انواع النقل يجب أن ترفع خلال فترة زمنية قصيرة و هي فترة تقادم. و رأي آخر أرسته محكمة النقض الفرنسية ، يقضي بأن المدة المذكورة في المادة١/٢٩ من اتفاقية(VARSOVIE) هي مدة سقوط لا تقادم(٢).و تسرى أحكام هذا السقوط في كل الدعاوى الناشئة عن النقل الجوي الخاضع للاتفاقية ، مهما كانت طبيعتها و أيا كان المدعى فيها، وارثا للمتوفى أو شركة التأمين التي قامت مقام الناقل في التعويض لأسرة المسافر المتوفى.و تمتد أثار السقوط ليس فقط إلى دعوى المسئولية بمعناها الضيق بل إلى كل المسئوليات المترتبة عن عقد النقل الجوي ، بما فيها دعوى المسئولية التي يرفعها المسافر لاسترداد ثمن التذكرة السفر أو دعوى رجوع الناقل على المرسل أو المرسل اليه أو دعوى رجوع الناقلين المتابعين على بعضهم البعض (٣).

ثالثا/أحكام دعوى المسئولية المدنية في تقنين الطيران المدني الجزائري:يسأل الناقل الجوي وفق تقنين الطيران المدني الجزائري عن الأضرار التي تصيب الركاب و البضائع ، و يكون أيضا مسئولا عن التأخير في النقل الجوي للأشخاص و الأمتعة و الشحن .تنص المادة ١٤٥من تقنين الطيران المدني الجزائري :"الناقل الجوي مسئول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول" .كما تنص المادة ١٤٦من نفس التقنين:"يكون الناقل بالطائرة مسئولا عن الخسائر و الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحنة."(٤)

١) أطراف دعوى مسئولية الناقل الجوي :من خلال نصوص مواد تقنين الطيران المدني الجزائري نلاحظ بأن أطراف دعوى المسئولية هما :

١) المدعى :يقوم بتحريك دعوى المسئولية و يرفعها ضد المسئول عن الحادث . و المدعى هو ذلك الطرف المضرور بحيث يكون المسافر في المقام الأول ، إذا كنا بصدد عقد نقل جوي للمسافرين فيثير تلك المسئولية على أساس وجود عقد بينه و بين الناقل .*

---

١)- راجع : د. فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، المرجع سبق ذكره ، ص ١٦٩ ، ف ٢ .

٢)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص ٤١٤ ، ف ٢ .

٣)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٧٤، ف ٣.

٤)- أنظر : المادتين ١٤٥ ،١٤٦ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، الصادر تحت رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧.

تنعقد المسئولية في هذه الحالة نتيجة إخلال بالتزام تعاقدي .و هي إثر من آثار الإخلال بالتزامات تعاقدية .

أما فيما يخص ورثة المدعي في حالة وفاته ،فإن المشرع الجزائري خول لهم حق متابعة الناقل الجوي قضائيا و مكنهم بواسطة دعوى قضائية على أساس تعاقدي إذا طلبوا التعويض لمورثهم ، أو على أساس تقصيري إذا كانوا يطالبون بالتعويض عن الأضرار التي لحقتهم شخصيا .و في هذا المقام تنص المادة ١٥٣من تقنين الطيران المدني الجزائري في فقرتا الثانية:"لا يمكن المسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا الدعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع الحادث ..." . أما في نقل البضائع ، يجوز لكل من المرسل و المرسل اليه رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوي .و يشترط في حالة رفع الدعوى من طرف المرسل أو المرسل اليه أن تكون الأضرار قد حصلت و البضاعة تحت حراسة الناقل الجوي .و أن يكون الاحتجاج من قبل من تسلم البضاعة سواء كان المرسل اليه أو شخص آخر .(١).

ب-المدعى عليه : و هو الناقل الجوي المسئول عن المسافرين و الشحن و الأمتعة (٢).و قد ورد في تقنين الطيران المدني الجزائري أن الناقل الجوي يمكن أن يكون شخصا طبيعيا ، بحسب ما جاء في اتفاقية (VARSOVIE) أثناء توقيعها. و يمكن أن يكون شخصا معنويا و في كلتا الحالتين ، تشترط الجنسية الجزائرية .

فأما الشخص المعنوي المالك للطائرات ، قد يكون شركة تابعة لأشخاص طبيعيين متضامنين أو بالتوصية .و قد يكون شركة في شكل مساهمة ، أو جمعية .و مهما اختلف شكل الشركة ، فإن المشرع الجزائري لم يتناول حالة وفاة الناقل الجوي الذي يؤدي إلى سقوط الحق في دعوى المسئولية كما هو الشأن بالنسبة لقوانين بعض الولايات المتحدة الأمريكية .*

حالة النقل المتتابع :تنص المادة ١٥٣الفقرة ٢من تقنين الطيران المدني الجزائري،على أنه في حالة حدوث خسارة أو ضرر ، لا يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل و وقع خلاله الحادث أو حصل التأخير .

و يعتبر الناقلون المتابعون أطرافا في العقد لمجرد أن يقبل أحدهم بنقل البضاعة أو المسافرين . و يصبح بذلك طرفا متعاقدا في حدود النقل الذي أنجز تحت حراسته أو رقابته .و الدعوى موجهة ضد كل ناقل جوي وقع خلال عهدته أو سفره حادث أو تلف أو خسارة لحقت بالمسافر أو البضاعة.

---

١)- أنظر : المادة ١٥٢ من تقنين الطيران المدني الجزائري لسنة ١٩٩٨، و المادة ١٤٢ من نفس التقنين و المادة ٢ أيضا.

٢)- أنظر : القسم الثالث من تقنين الطيران المدني الجزائري و تحت عنوان "مسئولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة".

*تختلف أحكام المسئولية في النظم الانجلوأمريكية و التي توصف بالمشددة عن أحكام المسئولية في النظم اللاتينية .

و يحدث أن يتقاسم ناقلان المسئولية ، فيكون الناقل الأول مسئولا عن البضاعة تجاه المرسل و الناقل الآخر تجاه المرسل اليه .و يمكن أيضا للمرسل و المرسل اليه أن يرفعا دعوى ضد ناقل واحد و هو الناقل الذي أتم النقل الذي وقع خلاله التلف أو الضياع أو التأخير .(١)

و فيما يخص الرجوع على تابعي الناقل الجوي ،فانه لا يوجد في التشريع الجزائري ما يفيد رجوع المدعي على تابعي النقل الجوي.فقد تقوم مسئولية المتبوع عن أعمال تابعيه عملا بنص المادة ١٣٦ من التقنين المدني الجزائري التي تنص :"يكون المتبوع مسئولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع متى كان واقعا منه حال تأدية وظيفته أو بسببها". و قد يتعرض تابعوا الناقل الجوي إلى عقوبات جزائية في إطار المسئولية الجزائية و هذا ما لا يمد صلة بموضوع بحثنا الذي يتعلق بالدرجة الأولى بالمسئولية المدنية.(٢)

٢) المحكمة المختصة بنظر الدعوى : نظم المشرع الجزائري إجراءات رفع دعوى المسئولية و أعطى للمدعي خيار بين إحدى ثلاث محاكم و هي المحاكم التي ورد ذكرها في نص المادة ١٥٥من تقنين الطيران المدني الجزائري :

- محكمة مواطن الناقل الجوي .
- محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة الناقل الجوي .
- محكمة المكان الذي تم فيه إبرام عقد النقل الجوي . و بمقارنة هذا النص بنص المادة ٢٨ الفقرة الأولى من اتفاقية (VARSOVIE) نجدها أيضا خيرت المدعي بين إحدى ثلاث محاكم و هي :
- محكمة مواطن الناقل أو المركز الرئيسي لنشاطه .
- محكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة ، تتولى إبرام عقد النقل الجوي .
- محكمة جهة الوصول .و هي المحكمة التي يبرز من خلالها الفارق بين النصين ،حيث يمكن تفسيره ، بأن الاتفاقية تسمح بالاختصاص المحلي للمحاكم . و أضاف بروتوكول (GUATIMALA) لسنة١٩٧١ محكمة رابعة يجوز للمدعي رفع دعواه أمامها و هي المحكمة التي تقع في دائرتها منشأة مملوكة للناقل الجوي إذا كان للمسافر موطن أو محل إقامة دائم في إقليم نفس الدولة . و هذا الاختصاص يتحدد في نقل الركاب و الأمتعة دون البضائع (٣)

---

١)- أنظر : المادة ١٥٣ /١-٢-٣ من تقنين الطيران المدني الجزائري .

٢)- أنظر مواد الفصل الثالث من التقنين المشار إليه أعلاه و المتضمن الأحكام الجزائية .

١)- راجع : د. فريد العريني ، المرجع السابق ، ص ١٤٧ و رفعت فخري المرجع السابق ، ص ١٨٦. إن المشرع الجزائري لم يتبنى بروتوكول جواتيمالا كما هو واضح في تقنين الطيران المدني الجزائري الذي لم يظهر أثرا لبروتوكول جواتيمالا في صياغة هذا التقنين .

و يترتب على تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى نتائج مهمة ، نذكر من بينها :

- تتحدد إجراءات التقاضي وفقا لقانون الدولة المعروض أمامها النزاع فلو حدث نزاع في الجزائر ، فإن القانون الواجب التطبيق هو القانون الجزائري
- تحتسب مواعيد التقادم و سقوط الدعوى وفق أحكام قانون الدولة المختصة قضائيا بنظر الدعوى و بصدد الحديث عن تقادم الدعوى تنص المادة من تقنين الطيران المدني الجزائري :"تحدد مهلة تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق بمختلف الدعاوى سواء كانت دعاوى سداد الإتاوات المستحقة أو دعاوى المسئولية عن الخسائر المتسببة للأشخاص المنقولين و البضائع اعتبارا من يوم وصول الطائرة إلى المكان المقصود أو اليوم الذي يفترض وصولها فيه".(١)

٣) الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية : يسقط حق المدعى أي المضرور في الدعوى القضائية ،إذا قدم الناقل الجوي بيانا يبرهن فيه أنه اتخذ صحبة مندوبيه كافة الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم لذلك .كما لا يسأل الناقل الجوي و يقبل الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية ، إذا برهن الناقل الجوي بأن الخسارة ناتجة بفعل خطأ المضرور أو مساهمة هذا الأخير فيها .(٢)و بالتالي لا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى في نقل المسافرين لأن نطاق هذا الدفع ينحصر في نقل البضائع و الأمتعة و هلاكها هلاكا جزئيا و ليس كليا و بالتأخير أيضا.و تنص المادة ١٥٢ الفقرة الأولى من تقنين الطيران المدني الجزائري :"يشكل تسلم الأمتعة المسجلة و الشحن دون احتجاج من المرسل إليه ،قرينة عن تسلمها في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس". كما تنص الفقرة الخامسة من نفس المادة :"و عند انعدام الاحتجاج في المهلة المحددة ،تكون كل دعوى مرفوعة على الناقل الجوي مرفوضة ما عدا حالة الغش الصادر عن هذا الأخير."و الغش كما هو معلوم عند الرومان يفسد كل شيء ، و العبرة في النقل الجوي بإرسال الاحتجاج لا بوصوله عندما يتقرر ما إذا كان الإجراء قد اتخذ في مواعيده القانونية.و تقضي المادة١٥٣الفقرة٢ أنه في حالة تلف البضاعة يجب أن يوجه المرسل إليه للناقل احتجاجا فور اكتشاف ذلك و في مهلة أقصاها ثلاثة ٣ أيام فيما يتعلق بالأمتعة و سبعة ٧ أيام فيما يتعلق بالشحن ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة .(٣)

---

١)- أنظر : المادة ١٤٥ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، و يقابله نص المادة ٢٩ من اتفاقية (VARSOVIE).

٢)- أنظر المادة ١٤٨ و ١٤٩ من التقنين المشار إليه أعلاه ، و المقابلان لنص المادة ٢٦ من الاتفاقية المشار إليها أعلاه .

٣) –أنظر نصوص المواد ١٥٢ ، ١٥٣ كاملة من تقنين الطيران المدني الجزائري ، الواردة أعلاه . راجع :رفعت فخري ، الوجيز في القانون الجوي ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٧٥، ف٢.

* عن مواعيد الاحتجاج القانونية ، تقضي المادة ١٥٢ الفقرة ٢ أنه في حالة تلف البضاعة يجب أن يوجه المرسل اليه للناقل احتجاجا فور اكتشاف ذلك و في مهلة أقصاها ٣ أيام فيما يتعلق بالامتعة و سبعة أيام فيما يتعلق بالشحن ابتداءا من تاريخ تسليم البضاعة .

و عند الضياع أو التأخير يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر يوما من التاريخ الذي كان من المفروض فيه أن توضع الأمتعة أو البضاعة تحت تصرفه.(١)و الجدير بالملاحظة أن مدة الاحتجاج في حالة التأخر حسب نصوص اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي١٩٥٥،هي٢١ يوما بدلا من ١٤يوما كما ورد في تقنين الطيران المدني الجزائري .و في رأينا كلما كانت المدة أطول كلما تغاضى الناقل عن البحث و ذلك لا يخدم إطلاقا مصلحة المرسل إليه .(٢)

---

١)- أنظر : المادة ١٥٢ الفقرة الثالثة من تقنين الطيران المدني الجزائري ، الصادر تحت رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧

٢)- أنظر المواد ٢٦.٢٧.٢٨ من اتفاقية VARSOVIEو الجدير بالملاحظة أن التعديل لم يشمل إلا نص المادة ٢٦ في فقرتها الثالثة ، بحيث ألغتها المادة ١٥ من بروتوكول LA HAYE و استبدلتها بالفقرة الثانية من نفس المادة أي المادة ١٥ نفسها .

الفصل الثالث

القواعد المشتركة في تأمين المسئولية المدنية

الفصل الثالث

القواعد المشتركة في تأمين المسئولية المدنية

و يتجسد هذا الفصل في أربعة مباحث ، بحيث نتناول في المبحث الأول منه مضمون تأمين المسئولية المدنية و نستعرضه في مطلبين .المطلب الأول نخصصه لموضوع الضمان ، أما المطلب الثاني فيتعلق بأهمية الضمان في تأمين المسئولية بتعدد صورها و اختلاف مضامينها .

في المبحث الثاني نتناول خصائص تأمين المسئولية المدنية و بدوره ينقسم هذا المبحث إلى مطلبين .المطلب الأول نكرسه لمفهوم الكارثة كخاصية يقوم على إثرها تأمين المسئولية المدنية و أساس للاعتراف بالمسئولية ، أما المطلب الثاني فنخصصه لدعوى الرجوع في تأمين المسئولية المدنية كخاصية تشترك فيها جميع أنواع تأمين المسئوليات المدنية .

في المبحث الثالث نتناول مكانة تأمين المسئولية المدنية ، و سوف نقيم هذه المكانة في مطلبين . المطلب الأول نخصصه لمكانة تأمين المسئولية المدنية في التشريعات الوطنية ، أما المطلب الثاني نتناول فيه مكانة تأمين المسئولية المدنية في الأنظمة القانونية المقارنة و بشكل خاص في التشريع الفرنسي .*

أما المبحث الرابع و الأخير فنتناول فيه مجال تأمين المسئولية المدنية لمعرفة الميادين التي يشملها تأمين المسئولية المدنية . في المطلب الأول نتناول المسئولية التقصيرية مفهوما و خصائصا ، و في المطلب الثاني المسئولية العقدية أيضا مفهوما و خصائصا ، مع الإشارة إلى أن كل هذه القواعد تشترك فيها جميع أنواع تأمين المسئولية المدنية سواء كان التأمين إلزاميا ، اختياريا ، أصليا أو تكميليا .

---

* يعتبر النظام التشريعي الفرنسي أبرز تشريع لاتيني ، يتحدى به في مجال تأمين المسئولية المدنية . و أحسن مثال نظرا لما أحرزه هذا النوع من التأمين من تقدم .

المبحث الأول

مضمون تأمين المسئولية المدنية

يشتمل عقد تأمين المسئولية المدنية على مجموعة من القواعد المشتركة نجدها في كافة أنواع تأمين المسئولية . و تظهر هذه القواعد في صورة شروط موضوعية عامة و أحكام تخضع لها كافة أصناف تأمينات المسئولية .كما يعتبر هذا النوع من التأمين بمثابة تقنية تكفل الحماية الاجتماعية ، يتحمل بموجبها المؤمن كل التبعات المالية التي ترتبها مسئولية المؤمن له عن الأضرار التي يلحقها بالغير . و يكون المؤمن بموجب هذا التأمين ضامنا حقيقيا للضحية عن الأضرار التي تلحقها بسبب مسئولية المؤمن له (١).

إن الضمان يعتبر محورا أساسيا في تأمين المسئولية المدنية ، و بدون ضمان لا ينعقد هذا العقد . فما هي العبرة من وراء اكتتاب عقد تأمين المسئولية المدنية بدون أن يضمن المؤمن حماية حقيقية للمؤمن له و للغير أيضا عن كل الأضرار التي تنشأ بفعله أو بفعل من هم تحت حراسته .

المطلب الأول

فكرة الضمان

يختلف شكل و مضمون عقد تأمين المسئولية المدنية تبعا لطبيعة العقد و محتواه . و هو يتمحور حول فكرة الضمان (٢) التي تعتبر ركنا جوهريا في هذا النوع من عقود التأمين .

---

١) –راجع : د. عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، الجزء الأول التأمينات البرية ، مطبعة حيدرة ، الجزائر ، طبعة ١٩٩٨ ، ص ٢٠٦ ، ف ٢.

2)- راجع : P. CONSTANT ELIASHERBERG responsabilité civile et assurance responsabilité Civile , 3eme édition , argus , p133 , pg 6.

أولا / عقد تأمين المسئولية :تأمين المسئولية المدنية عقد ، يلتزم بموجبه المؤمن ضمان كل الأضرار الناجمة عن دعاوى الغير ضد المؤمن له . كما يهدف تأمين المسئولية الاستجابة حين مطالبة المؤمن له بالتعويض بمجرد أن تنعقد هذه المسئولية .و على ذلك يوصف عقد تأمين المسئولية المدنية بعقد تأمين الدين ، و بذه الصفة ينفرد تأمين المسئولية عن تأمين الأشياء و الدين في هذا العقد ، هو ضمان أصول الذمة المالية للمؤمن له . و هكذا ترتبط فكرة الضمان في عقود تأمين المسئولية بفكرة الدين .

و قد عرفته المادة ٦١٩ من التقنين المدني الجزائري بأنه :"عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط تأمين لصالحه مبلغا من المال أو أراد أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن ." و عرفته المادة ٢ من الأمر رقم ٩٥-٠٧ المؤرخ في ٢٥ جانفي ١٩٩٥ و المتعلق بالتأمين في الجزائر :" عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المعين في العقد و ذلك مقابل أقساط أو أية دفعة مالية أخرى " . و الضمان المراد به في عقد تأمين المسئولية هو ذلك الضمان الذي يكون مصدره خطأ المؤمن له غير العمدي ، يستوي في ذلك أن تكون هذه المسئولية مسئولية عقدية أو مسئولية تقصيرية . و بذلك لا يغطي الضمان الخطأ المتعمد فيه من طرف المؤمن له ، كما لا يغطي الضمان المسئولية الجنائية و لا حتى الغرامات كعقوبة مالية تضاف إلى العقوبة الجزائية .(١)

تعرف المادة ٥٦ من تقنين التأمين الصادر بموجب الأمر ٩٥-٠٧ تأمين المسئولية المدنية :" يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسئولية المؤمن المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير" . و هذا ما أكد عليه نص المادة ٥٢ من قانون التأمين المؤرخ في ٩ أوت ١٩٨٠ ، فيما نص بأن تأمين المسئولية عقد بمقتضاه يضمن المؤمن للمؤمن له كافة الأضرار الناتجة عن رجوع الغير على هذا الأخير بسبب مسئوليته .

---

١)- راجع : P. LAMBERT FAIVRE , réflexion sur la nature juridique des assurances de Responsabilité . mélange vincent dalloz 1981, page 193.

و لما كان التأمين مظهرا من مظاهر التأمين الاجتماعي ، أقر المشرع إلزامية تامين المسئولية المدنية كما هو الحال في المجال الصحي و الطبي و المجال الصيدلاني و التصنيع و تسويق بعض المواد القابلة للاستهلاك و تأمين بعض المهن كالتوثيق و المحاماة .

و مهما اختلفت و تعددت مجالات تامين المسئولية المدنية ، فان هذا التأمين يقع على خطر معين كما هو الشأن بالنسبة لتأمين الناقل من مسئوليته عن البضائع المنقولة برا و بحرا أو جوا ، أو تأمين صاحب المخزن من مسئوليته على البضائع المودعة لديه.

و قد يقع التأمين على خطر معين فهو تأمين من خطر غير محدد القيمة . كتأمين المستأجر من مسئوليته عن الأضرار التي تصيب الغير بسبب الحريق ، أو التأمين من حوادث المرور و هو الصورة الأكثر انتشارا يكون المؤمن فيه ملزما بالتعويض مهما كان حجم المسئولية .(١) و قد يكون تأمين المسئولية تأمينا أصليا كليا ، بمعنى تأمين إلزامي كالتأمين الجوي الذي أصبح مع مرور الزمن تأمينا إلزاميا نظرا لمخاطر الطيران المقدرة بنفس حجم مخاطر التأمين البري و البحري .و على نقيض هذا النوع يمكن أن يكون تأمين المسئولية تأمينا تكميليا ، إذا كان يهدف إلى تأمين جزء من المنشأة كما هو الحال في تأمين الأشياء : محل مثلا أو مكتب مهني . و غالبا ما يتجلى هذا النوع من تأمين المسئولية في تأمين الأخطار الصناعية و المهنية .

ثانيا / أطراف عقد التأمين :أو كما اصطلح على تسميتهم بأشخاص التأمين و هم المؤمن ، و المؤمن له ، و الغير . بحيث تكون العلاقة بين الطرف الأول و الثاني أقوى و و هي علاقة تعاقدية من تلك التي تربط هؤلاء بالغير كطرف ثالث أجنبي عن العقد .

و بصدد الحديث عن العلاقة القانونية بين المؤمن و المؤمن له ، فإن التأمين في مفهومه الفني يعني تلك العملية التي تقوم على أسس فنية و هي تنظم التعاون بين المؤمن لهم . و ينظم المؤمن هذا التعاون بواسطة تعداد الاحتمالات و حساب التوقعات و إجراء المقاصة بين الأخطار حتى تضبط الأرقام و تقرير إعادة تأمين الخطر إذا تبين لشركات التأمين كبر حجم الخطر المراد تأمينه .

---

١)- راجع : د. عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجزء السابع في العقود الواردة على العمل دار النهضة العربية الفكرة طبعة ١٩٨٩ ، ص ٢٠٧٢ ، ف ٣٢.

و يقوم التأمين أصلا على فكرة تبادل المساهمة في تحمل الخسائر بين المؤمن لهم الذين يجمعون أموالهم في شكل رصيد مشترك ، و هذا لدرأ المخاطر و تحمل الخسائر و الأضرار التي تنجم عن الأخطار التي تددهم . فيتحمل كل واحد منهم جزءا من الخطر الذي يتحقق بالنسبة للآخر .(١)

و يلجأ المؤمن إلى حساب الاحتمالات التي تتحقق فيها الأخطار المستأمن عليها ، أي حساب الفرص التي يمكن أن تتحقق فيها الأخطار ، كلما تزايد عدد المؤمنين الذي يؤدي بينهم بالضرورة إلى زيادة الثقة و التعاون في تحمل أعباء التأمين .

و لا ينجح المؤمن في تنظيمه للتعاون القائم بين المؤمن لهم إلا إذا قام بتوزيع عبء الأخطار و الخسائر على المؤمن لهم ، باعتماده على الأقساط التي يدفعونا و التي تشكل الرصيد المشترك و على إجراء المقاصة بين الأخطار التي تحققت و الأخطار التي لم تتحقق .

و يشترط قبل إجراء المقاصة أن تكون الأخطار متفرقة ، بمعنى ألا يتجمع وقوعها في وقت واحد بالنسبة لجميع المؤمن لهم أو على الأقل بالنسبة لأكبر عدد ممكن منهم .

و التأمين أول ما ظهر كان في البلاد الأوروبية في أواخر القرون الوسطى ، و ذلك في مجال النقل البحري نتيجة تطور العلاقات التجارية بين المدن الإيطالية و البلدان الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط . و أنشأت أولى شركات التأمين البحري في إنجلترا سنة ١٧٢٠ و تلتها شركات أخرى في البلدان الأوروبية ليصبح التأمين ميدانا هاما للنشاط التجاري و الاقتصادي.(٢)و عقبي ظهور التأمين البحري ، ظهر التأمين البري في إنجلترا ،و ألتهم أكثر من ثلاثة عشر ألف م لا و حوالي مائة كنيسة مما أدى إلى ولادة سريعة لشركات التأمين .

و تولت شركات التأمين البحري في بداية الأمر عمليات التأمين ضد الحريق لتوكله فيما بعد إلى شركات خاصة بالتأمين ضد الحريق تدعى THE FIRE OFFICE.

---

١)–راجع : د. عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، الجزء الأول التأمينات البرية ، المرجع السابق ، ص ١٠٤ ، ف ١٤.

٢)- راجع : د . إبراهيم أبو النجا، محاضرات في التأمين لطلبة الماجستير ، فرع العقود و المسئولية ، دفعة ١٩٨٨ ، ص ٧٨.

و فقي القرن التاسع عشر ن،ظهر إلى جانب التأمين ضد الحريق و التأمين على الحياة ، أنواع أخرى من التأمين كالتأمين من حوادث السيارات و تلف المزروعات ، دليلا على أهمية التأمين و مواكبته للتقدم الحضاري و التكنولوجي .

الجدير بالإشارة إليه انه في الشريعة الإسلامية ، لم يعرف السلف الأول من الفقهاء المسلمين نظام التأمين ، كونه نظام حديث النشأة . و لم يعرفه أيضا الخلفاء الراشدون ، كما لم يعرفه الأئمة المتهدون لأنه لم يرد ذكره لا في الكتاب و لا في السنة (١) . و أول من تحدث عن التأمين ، الفقيه الحنفي محمد بن عابدين الذي ورد في كتابه رد المختار على الدر المختار في شرح تنوير الأبصار بشأن التأمين البحري :" جرت العادة أن التجار إذا استأجروا مركبا من حربي ، يدفعون له أجرته و يدفعون أيضا مالا معلوما لرجل حربي مقيم في بلادنا يسمى ذلك المال "سكرة" على أنه مهما هلك من المال الذي في المركب بحرق أو بغرق أو نصب أو غيره فذلك الرجل ضامن له مقابل ما يأخذه فيه و له مقابل ما يأخذه فيه و له وكيل عنه مستأمن في ديارنا يقوم في بلاد السواحل الإسلامية بإذن من السلطان يقبض من التجار مال "السمكرة " و إذا هلك من مالهم في البحر شيء يؤدي ذلك المستأمن للتجار بدله تماما . و الذي يظهر أنه لا يحل للتاجر أخذ بدل الهالك من ماله لأن هذا الالتزام ما لم يلتزم."(٢) هكذا صورت فكرة الضمان في الفقه الحنفي ، من خلال مبلغ من المال يلتزم بتقديمه الحربي كضمان ، نظير السمكرة و هي المبلغ من المال الذي يكون قد استلمه من طرف التاجر البحار تأمينا لشخصه و ماله .و الجدير بالملاحظة ، أن الفقهاء المسلمون عاصروا أنواع أخرى من التأمين ، و انقسموا بين مؤيدين و معارضين و معتدلين .بالنسبة للمؤيدين لفكرة التأمين ، انطلق هؤلاء من فكرة أن الإسلام مبني على اليسر ، مصداقا لقوله تعالى :" يريد الله بكم اليسر و لا يريد العسر" .الآية ١٨٣ من سورة البقرة .كذلك انطواء فكرة التأمين على التعاون و التضامن و الإسلام حث على التعاون في قوله تعالى : "و تعاونوا على البر و التقوى و لا تعاونوا على الإثم و العدوان " الآية ٢ من سورة المائدة .

---

١)–راجع : د. عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ، ص ٢٤ ، ف ١.

٢)-راجع : د. العطار عبد الناصر التوفيق ، التأمين في الشريعة الإسلامية و القانون المدني ، دار النشر القاهرة ، الطبعة ١٩٩٤، ص ١٨٠ ، ف ١ .

و سند هؤلاء أن التأمين ليس بمقامرة أو رهان ، لأن المؤمن يأخذ أقساطا من المؤمن لهم ثم يعيد توزيعها عليهم و لا يعرض نفسه لاحتمال الخسارة أكثر مما يعرض نفسه أي شخص آخر في تجارة مشروعة .و لا مجال للمقارنة بين القمار و التأمين لأن التأمين لا يعتمد على الحظ و لا على الصدفة ، حسب وجهة نظر هؤلاء .أما المعارضون لفكرة التأمين ، و من أشدهم الفقيه محمد أبو زهرة و شيوخ الفتاوى و أساتذة الفقه و الشريعة من أمثال الأستاذ يوسف القرضاوي و الأستاذ مصطفى الصياد ، حجتهم : أن التأمين ، من الحرام البين بسبب منافاته لطرق الكسب الطبيعية كالبيع و الشراء . و هو لا يدخل ضمن العقود المعروفة في الفقه الإسلامي . و يعد التأمين حسب هذه الطائفة أكلا لأموال الناس بالباطل ، و يوجد فيه الربا (و هو عدم تساوي البدلين) بين طرفي عقد التأمين . و المراهنة على مجهول محرم في الشيعة الإسلامية ،لأن التأمين لا يضمن الخسارة إلا حال تحققها .

في حين المعتدلون لفكرة التأمين ، يؤيدون فكرة التأمين في جانب منها ، و يعارضونا في جانب آخر .و التأييد و المعارضة مردهما طبيعة التأمين و نوعه .فهم مثلا يجيزون التأمين الذي تقوم به الجمعيات التعاونية ، لأن هذا التأمين يشترك فيه الجميع و يؤدي خدمات عامة للجميع .أيضا التأمينات الاجتماعية و الإجبارية المفروضة من طرف الدولة قصد حماية الشرائح الاجتماعية و هو تأمين يتماشى و مبادئ الشريعة الإسلامية .(١)

أما التأمينات الأخرى و التي تقوم با شركات التأمين مثل التأمين على الحياة ، فهو محرم لاشتماله على الربا . و في هذا الصدد ، تسعى الدول الإسلامية جاهدة إلى دراسة آليات نظام التأمين بشكل تجعله يتماشى مع أحكام الشريعة الإسلامية ، و ذلك قصد مواجهة ما يمكن أن تتعرض له النشاطات التجارية بين الدول الإسلامية من مخاطر .

و قد انضمت الجزائر إلى المؤسسة الإسلامية لتأمين الاستثمارات و أتتمان الصادرات الذي يوجد مقرها بليبيا ، و ذلك بمقتضى المرسوم رقم ١٤٤-٩٦ المؤرخ في ١٩٩٦.٠٤.٢٣ ، كما وافقت على المساهمة في رأسمال هذه المؤسسة .(٢)

---

١)- راجع : د.راشد ، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري ١٩٨٠ ، المرجع السابق ذكره، ص ١٧٦ ف ١

٢)- راجع : د.راشد ، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري ١٩٨٠ ، المرجع السابق ذكره، ص ١٧٧ ف

و من الأهمية بما كان أن تحدد أطراف عقد التأمين و ما يترتب عن ذلك على النحو التالي :

١) المؤمن : يعتبر عقد تأمين المسئولية من العقود الخاصة ، و هو كسائر عقود التأمين لا ينعقد إلا بتوافر أركانه الثلاثة و هي الرضا و المحل و السبب .فأما التراضي يقع بين طرفيه على المسائل الجوهرية و من جملة هذه المسائل المحل . و المحل في عقد تأمين المسئولية هو الخطر المؤمن منه ، و السبب في عقد التأمين أن يكون التأمين مشروعا .

و يقع على كاهل المؤمن تنظيم مساهمة و اشتراك المؤمن لهم في دفع المخاطر ، نظرا لما يتطلبه هذا التنظيم من تقنيات يتعذر على الشخص الطبيعي القيام به .فلا يسمح بذا التأمين إلا للشركات باعتبارها شخصا معنويا خاصا .

الجدير بالذكر أن قطاع التأمين في الجزائر ، مر بمرحلتين هامتين عقب الاستقلال .

تمتد المرحلة الأولى من الاستقلال إلى غاية هيمنة الدولة و احتكارها لهذا النشاط . بحيث كان عدد المؤسسات الموجودة في البلاد يفوت ٢٧٠٠ مؤسسة أجنبية أغلبها من جنسية فرنسية ، تشتغل بدون دفع الرسومات و الضرائب . و نظرا لعدم خضوعها لأية رقابة من طرف الدولة الجزائرية ، لم يكن هناك مانع من تحويل أموالها إلى الخارج ، و هو الأمر الذي رتب حرمان الخزينة العامة الجزائرية من ادخار الأموال العامة . و من أجل ضمان مستحقات ضحايا الحوادث ، قرر المشرع في الثامن منذ شهر جوان من سنة ١٩٦٣ ، التأمين القانوني و الإجباري لكل المؤسسات العامة بموجب القانون رقم ٢٠١-٦٣ و فرضت رقابة الدولة عليها ، الأمر الذي دفع بذه المؤسسات الأجنبية إلى التوقف فورا عن النشاط دون مراعاة إجراءات التصفية . و نتيجة لكل هذه الأسباب تولت الدولة عملية التأمين و إعادة التأمين قصد الاستثمار في هذا القطاع ، و يعتبر هذا الإجراء خطوة أولى نحو احتكار الدولة لهذا القطاع .

أما المرحلة الثانية ، فتميزت بيمنة الدولة على قطاع التأمين خاصة بعد صدور الأمر رقم ٦٦-١٢٧ المؤرخ في ٢٧ ماي ١٩٦٦ ، الذي وضع حدا لاستغلال الأجنبي للتأمين .*

---

* و بموجب هذا الأمر ، أو قطاع التأمين للشركة الوطنية للتأمين ، .(SAA)

و قد تأكد هذا الإجراء في المادة الأولى الفقرة الأولى من تقنين التأمين الصادر بتاريخ ١٩٨٠.٠٨.٠٩ و التي تنص : "تمارس شركات تأمين الدولة احتكار الدولة لعمليات التأمين ." و يتفق المشرع الجزائري مع جل التشريعات على أن المؤمن لا يمكن أن يكون شخصا معنويا ، لذلك أوكل هذه المهمة لشركات- مانحا إياها الاعتماد ، قادرة على تكوين احتياطات و أرصدة تقنية .(١)

أ- شركات التأمين :تخضع شركات التأمين و إعادة التأمين من حيث تكوينها إلى القوانين الوطنية ، و هذه مسألة تتفق حولها جميع التشريعات .و تتخذ شركات التأمين شكلا تعاضديا أو شكل ذات أسهم .و من أهم أنواع المؤسسات المشتغلة في قطاع التأمين الجزائري حاليا :

-الشركة الوطنية للتأمين :SOCIETE ALGERIENNE DES ASSURANCES S.A.A

حملت هذا الاسم بمقتضى قانون ١٩٦٦ الذي أكد احتكار الدولة لهذا القطاع و بموجبه أصبحت تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي .و تقوم هذه الشركة بكافة أنواع التأمين خاصة تلك المتعلقة بالأخطار البسيطة و التأمين ضد حوادث المرور و التأمين ضد الأخطار الصناعية .*

-الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين: COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES ET DE LA REASSURANCE CAAR:و تم إنشاؤها بمقتضى المرسوم٨٥-٨١ المؤرخ في١٩٨٥.٠٤.٣٠ ،مانحا إياها الشخصية المعنوية و الاستقلال المالي .و تقوم بتأمين الأخطار الصناعية بما في ذلك المسئوليات المدنية ، المهنية و إعادة التأمين .

الشركة المركزية لإعادة التأمين COMPAGNIE CENTRALE DE LA REASSURANCE.C.C.R:و نشأت بمقتضى الأمر رقم ٧٣-٥٤المؤرخ في ٠١أكتوبر ١٩٧٣و عدل بموجب المرسوم٨٥-٨٣ المؤرخ في ٣٠ أبريل ١٩٨٥. و كونا شخصا معنويا يتمتع بالاستقلال المالي فإن من جملة الأغراض التي كانت تستهدفها : القيام بمختلف عمليات إعادة التأمين و تحقيق التوازن المالي بين التأمين و إعادة التأمين مع مراعاة العائدات المالية التعويضية و ربط التأمين المحلي بالتأمين الأجنبي .

-الشركة الجزائرية لتأمينات النقل (COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES TRANSPORT.C.A.A.T): و التي نشأت بمقتضى المرسوم رقم٨٥-٨٢ المؤرخ في ١٣ أبريل ١٩٨٥ الذي حـدد نظامها القـانوني . و تقوم هذه الشركة بتـأمين العديد من الأخطار أهمها : التـأمين البري ، البحري و الجوي الذي انفردت به و تأمين الأخطار الصناعية و تأمين الأشخاص .

---

١)–راجع : د. عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ، ص 47، ف 3.

* التأمين من حوادث السيارات ، كان قبل صدور الأمر ٩٥-٠٧ المتعلق بالتأمين حكرا على الشركة الوطنية للتأمين .

و الجدير بالملاحظة أن كل شركات التأمين و على اختلاف أشكالها و تسميتها ، تقوم بتأمين نفس الأخطار التي نجدها على مستوى كل شركة تأمين .و ما يميز بين الشركة و الأخرى ، طريقة التعامل مع الزبون ، جودة الخدمات المقدمة و استعمال وسائل حديثة في مجال التأمين تخضع لمقاييس التسويق الدولية .

و قد تتخذ دور التأمين شكلا آخر غير تجاري أو بالأحرى تعتبر مؤسسات تأمين ذات طابع تبادلي أو تعاضدي و منها :

- التعاضدية الوطنية للتأمين الخاص بعمال سلك التعليم و الثقافة .
- الصندوق الجهوي للتأمين التعاضدي و الفلاحي .

هاتان المؤسستان تختلفان عن سابقتها ، كونهما لا تستهدفان الربح كما هو معلوم لدى الشركات الأخرى . إلا أنها في الواقع و إن تهدف إلى ممارسة عمل اجتماعي عن طريق التعاون و التعاضد بين عمالها و المتعاملين معها ، فإنها بواسطة هذه الاشتراكات و أقساط التأمين المدفوعة تقدم أجور عمالها و توزع على هؤلاء الفوائد و الأرباح السنوية .و ما يميز شركات التأمين عن الشركات التجارية الأخرى ،تلك الالتزامات التي تتعهد بها أمام المؤمن لهم .فيقع على عاتقها تقديم التعويض تارة كما هو الشأن في تأمين الأضرار ، و تارة أخرى مبلغ من المال محدد في وثيقة التأمين كالتأمين على خطر في حوادث السيارات يرتب أضرارا مادية أو جسمانية .(١) و مهما اختلف موضوع التأمين ، فإن تعهد المؤمن يبقى ثابت و هو إعادة الشيء المتضرر إلى حالته الطبيعية. (٢)

ب- الوكلاء المعتمدون : و هم وسطاء التأمين . فالأصل أن التأمين يتم مباشرة بين المؤمن و المؤمن له لكن غالبا ما يحدث أن يلجأ المؤمنون إلى وسطاء قصد جلب أكبر عدد من العملاء و الحصول على طلبات و عقود تأمين . و قد اعتمدت هذا الأسلوب أغلب دول العالم ، و في طليعتها إنجلترا التي كانت تعتمد على وسطاء تأمين من سماسرة و مكتتبي تأمين خواص خاصة في مجال التأمين و إعادة التأمين من الأخطار البحرية و الجوية .و شأنها شأن هذه الدول ، اعتمدت الجزائر هذه المهنة أي مهنة الوسطاء بمقتضى الأمر رقم ٩٥-٠٧ المتعلق بالتأمينات و الذي خصص لها فصلا كاملا في الباب الثالث من الكتاب الثالث .و قد صدر بعد ذلك مرسوما تنفيذيا ينظم هذه المهنة و يحدد شروط منح الاعتماد لوسطاء التأمين . و مراسيم أخرى تنظيمية لهذه المهنة تنظيما دقيقا و محكما.*

---

١)- راجع : د . إبراهيم أبو النجا، محاضرات في قانون التأمين لطلبة الماجستير ، دفعة ١٩٨٩ ، ص٤٨.

٢)- راجع : د.راشد راشد : التأمينات البرية الخاصة في قانون التأمينات الجزائري ١٩٨٠ ، المرجع السابق ذكره، ص ١٤.

*و هو المرسوم رقم ٩٥/٣٤٠ المنظم لمهنة الوكيل العام للتأمين و السمسار .

تنص المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم ٩٥-٣٤٠ :"يعتبر وسيط تأمين كل شخص له وضع وكيل عام للتأمين أو وضع سمسار ."*فأما الوكيل العام للتأمين ، يجب عليه الحصول على اعتماد من طرف شركة يمثلها ، و قد أشارت المادة ٢٥٣من الأمر ٩٥-٠٧المتعلق بالتأمينات :" الوكيل العام للتأمين شخص طبيعي يمثل شركة أو عدة شركات للتأمين بموجب عقد التعيين المتضمن اعتماده بهذه الصفة".(١) و يتوقف منح الاعتماد على شروط خاصة نصت عليها المادة ١٦ من المرسوم التنفيذي رقم ٩٥-٣٤٠ و منها حسن الخلق ، الجنسية الجزائرية ، العمر ٢٥ سنة و الكفاءة المهنية المطلوبة و الضمانات المالية المطلوبة أيضا. و وفقا للتنظيم المعمول به ، فإن الوكيل العام يرتبط بشركة التأمين صاحبة الاعتماد بموجب عقد وكالة يبرم بينهما .(٢)و قد منح المشرع الجزائري صفة الوكالة لعقد التعيين ، بموجب نص المادة٢٥٣ من الأمر رقم ٩٥-٠٧ بالرغم من أن بعض الفقه يجعله مزيجا بين المقاولة و الوكالة. و مهما اختلفت التسمية فلا بد من الوكيل العام أن يجعل كفاءته التقنية تحت تصرف الجمهور ، قصد البحث عن عقود تأمين و اكتتابا لحساب موكله و أيضا خدمات الوكالة العامة تحت تصرف شركة التأمين فيما يخص العقود الموكلة إليه إدارتها .

و الجدير بالملاحظة أن الوكيل العام هو شخص طبيعي و ذلك على خلاف المؤمن و سمسار التأمين .

ج- سمسار التأمين :قد يكون السمسار شخصا طبيعيا و قد يكون شخصا معنويا ، و هذا خلافا للوكيل العام للتأمين الذي يكون دائما شخصا طبيعيا كما أسلفنا . و يخضع السمسار لما يخضع له التاجر من شروط خاصة القيد في السجل التجاري ، لأن مهنة السمسار تعتبر نشاطا تجاريا . و قد نصت المادة٢٥٩من الأمر المتعلق بالتأمينات رقم٣٥-٠٧و أيضا المادة٠٧من المرسوم التنفيذي رقم٩٥ – ٣٤٠على الشروط الخاصة لمنح الاعتماد لسماسرة التأمين .كما نصت المادة ٠٤من المرسوم السالف الذكر على أنه :"يتوقف ممارسة مهنة سمسار التأمين على اعتماد يمنحه إياه الوزير المكلف بالمالية بقرار بعد استشارة المجلس الوطني للتأمين ".

و تختلف شروط منح الاعتماد لسمسار التأمين بين السمسار كشخص طبيعي و السمسار كشخص معنوي (شركة السمسرة).

---

*المقصود بالكفالة المهنية ،الأقدمية في المهنة و الحصول على شهادة الكفاءة المهنية و ألا تقل الخبرة من ١٠ سنوات .و أما الضمانات المالية ٥٠٠.٠٠٠ دج يودعها الوكيل العام لدى الخزينة العامة ككفالة مصرفية .

١)- أنظر :نص المادة ٢٥٣ من الأمر ٠٧/٩٥، المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥ ،و المتعلق بالتأمين .

٢)-تنص المادة ٧ من المرسوم ٩٥-٣٤١ على أن عقد التأمين هو اتفاقية مكتوبة تحدد الشروط التي يمارس بموجبها الوكيل العام مهامه طبقا للمادة ٢٥٤ من الأمر ٠٧/٩٥ .

و إذا كان طالب الاعتماد شخصا طبيعيا "فان الشروط الواجب توافرها فيه هي تلك الشروط التي يستوجبها القانون في الوكيل العام للتأمين " من حسن الخلق و بلوغ السن ٢٥ سنة و الجنسية الجزائرية و الكفاءة المهنية و الضمانات المالية من كفالة مصرفية تقدر ب 1.500.000,00 دينار جزائري .(١)
هذا عن السمسار إذا كان شخصا طبيعيا و أما بالنسبة للشخص المعنوي،فتوجد شروط خاصة بمسيري شركات السمسرة و أخرى تتعلق بالشركاء في شركات السمسرة .
بالنسبة لمسيري شركات السمسرة فيجب أن يتوفر فيهم حسن الخلق ، العمر أكثر من ٢٥سنة ، الجنسية الجزائرية و حيازة على الكفاءة المهنية المطلوبة .أما بالنسبة للشركاء في شركة السمسرة فيشترط في هؤلاء الخلق الحسن و الجنسية الجزائرية و الإقامة في الجزائر و لم يحدد بالنسبة لهؤلاء شرط السن إضافة إلى القدرات المالية المطلوبة. و أن يكون رأسمال الشركة محررا حسب الشروط المنصوص عليها في الترقيم الجزائري .و في الأخير الاعتماد يحرر باسم المؤمن أو باسم شركة السمسرة في التأمين .هذا و تجدر الإشارة بأن قطاع التأمين في الجزائر عرف على غرار بقية دول العالم ظهور شركات خاصة تنشط بالموازاة مع الشركات : الجزائرية للتأمينات (ALGERIENNE DES ASSURANCES 2A) و الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين (COMPAGNIE INTERNATIONALE ASSURANCE ET RE ASSURANCE CIAR)

٢) المؤمن له : أو ما يدعى بالمستأمن ، و هو الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يسعى إلى اكتتاب عقد التأمين عن خطر يهدده في شخصه أو ماله . فيكون مكتب التأمين أو طالب التأمين هو المتعاقد المباشر مع المؤمن و الملتزم إزاء هذا الأخير بكل الالتزامات التي يرتبها عقد التأمين ، من تصريح بالبيانات و دفع أقساط التأمين و الإخطار بوقوع الخطر و تلقي الاعذارات و المراسلات المتعلقة بعقد التأمين و غير ذلك من الالتزامات . و يكون المؤمن له مستفيدا إذ آل إليه مبلغ التأمين أو التعويض عند تحقق الخطر . و يختلف المؤمن له بحسب اختلاف طبيعة عقد التأمين و موضوع التأمين . فغالبا ما تجتمع الصفات الثلاثة في شخص واحد و هي مؤمن له ، مكتتب التأمين و المستفيد من التأمين في آن واحد. فالتأمين على البضائع المنقولة جوا ، بحرا أو برا يكون فيها المؤمن شخص واحد فهو المؤمن له عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة و هو الذي قام باكتتاب عقد التأمين و هو أيضا المستفيد من التعويض في حالة حدوث الضرر للبضاعة .

---

١)- أنظر : نص المادة ٠٥ من المرسوم التنفيذي ٩٥-٣٤٠ و المتعلق بتنظيم مهمة السماسرة .أنظر المواد :٢٦١-٢٦٢ إلى غاية المادة ٢٦٧ و كلها مواد تتعلق بشروط منح الاعتماد و العقوبات المادية ضد السماسرة و شركات السمسرة الأمر رقم ٩٥-٠٧ المؤرخ في ٢٥ جانفي ١٩٩٥ و المتعلق بالتأمين .

و يستوي في هذه الحالة أن يكون المؤمن له شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا . فأما الشخص الطبيعي هو المؤمن له الذي يقوم بتأمين سيارته ضد السرقة ، و التاجر الذي يؤمن على متجره من الحريق و السرقة و أخطار المياه . و أما الشخص المعنوي فهي شركات الملاحة البحرية و الملاحة الجوية التي تقوم بتأمين مسئوليتها على البضائع المنقولة على ظهر بواخرها و داخل طائراتا خوفا من الهلاك و التلف أو الضياع . و غالبا ما يقع أن يختلف مكتتب التأمين عن المستفيد من التأمين . فالتأمين على الحياة أو التأمين الجماعي الذي يسمى بالتأمين لحساب ذي المصلحة ، لا يستفيد منه من قام بالتأمين بقدر ما يستفيد منه ورثته في حالة وفاته .(١)

٣) الغير : يعتبر هذا الطرف أجنبيا عن العقد ، و قد يحدث أن يحل طرف غير المؤمن محل هذا الأخير في المطالبة بالتعويض مباشرة فيستمد حقه في ذلك من قواعد الاشتراط لمصلحة الغير .(٢)

و بما أن عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين سواء انصب على الأشخاص أو الأشياء أو المسئولية ، فإنه ينشأ التزامات على عاتق المؤمن له بقدر ما ينشئ التزامات على عاتق المؤمن .

و فيما يخص الالتزامات الملقاة على كاهل المؤمن له ، تناولها نص المادة ١٥ من الأمر المتعلق بالتأمينات رقم ٩٥-٠٧ المؤرخ في ٢٥جانفي ١٩٩٥ على هذا النحو : (٣)

- التصريح عند اكتتاب العقد بجميع البيانات و الظروف .
- التصريح بتغيير الخطر أو اتفاقه .
- دفع الأقساط في مواعيدها .
- إخطار المؤمن بوقوع الخطر عند تحققه .و في مقابل هذه الالتزامات ، هناك ضمانات

يحددها عقد التأمين و المتمثلة في التزام المؤمن بالتعويض عن الأضرار المحققة كلما ثبت وقوع ضرر لحق بالمؤمن له و يستفيد من التعويض أيضا كل من لحقه ضرر من جراء خطأ المؤمن له لأن التعويض يشمل المؤمن له و الغير كمستفيد من هذا التأمين .

---

١)- راجع : P. CONSTANT ELIASHERBERG responsabilité civile et assurance responsabilité Civile Précité, page 135.

2)–راجع : د. عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ، ص 168 ، ف ١.

3)- أنظر :نص المادة ٢٥٣ من تقنين التأمين الجزائري،الصادر بموجب الأمر ٠٧/٩٥، المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥ .

المطلب الثاني

أهمية الضمان

يرتبط الضمان بالمسئولية بنفس الطريقة التي يرتبط فيها التأمين بالمسئولية .و يعد الضمان عنصرا أساسيا في عقود تأمين المسئولية لما يقدمه من ائتمان وثقة بالنسبة لكل الأطراف المعنية بالمسئولية و بتأمين هذه المسئولية .و الضمان لا يتعلق إلا بالمسئولية المدنية ، و عليه لا يمكن أن يتضمن المؤمن النتائج المالية المترتبة عن المسئولية الجنائية (الغرامات و ملحقاتا) . و تكمن أهمية الضمان في تحمل المؤمن للنتائج المترتبة عن الخطأ المؤمن له و التي ألحقت بالغير أضرار يلتزم فيها بالتعويض .

أولا / مقدار الضمان : يتمحور هذا الموضوع حول فكرتين أساسيتين :

- الأضرار المضمونة و الأضرار غير المضمونة .
- كيفية تقدير الضمان .

١) الأضرار المضمونة و الأضرار غير المضمونة : بمقتضى المادة الأولى من المرسوم رقم ٨٠-٣٤ المؤرخ في ١٦فيفري ١٩٨٠*و المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة ٧من الأمر ٧٤-١٥ و المتعلق بإلزامية * التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار ، فان إجبارية التأمين تنطبق على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور . و على هذا الأساس و من باب القياس تعد مضمونة كل الأضرار الناشئة عن حوادث كانت الآلية المؤمن عليها سببا في إحداثها و يستوي في هذا المقام أن تكون الآلية سيارة أو باخرة أو طائرة . و تنص المادة ٨ من نفس الأمر :"كل حادث مرور سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها و إن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسئول مدنيا عن الحادث ، و يشتمل هذا التعويض كذلك مكتتب التأمين و مالك المركبة كما يمكن أن يشمل سائق المركبة و مسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة ١٣ بعده" . أي المادة ١٣ من نفس الأمر .

---

*تقرر بمقتضى المرسوم رقم ٣٤/٨٠ المؤرخ في ١٩٨٠.٠٢.١٦، تطبيق المادة ٧ من الأمر المتعلق بإلزامية التأمين على حوادث السيارات و كان نص المادة يحتاج إلى نوع من الوضوح خاصة فيما يخص شروط تقدير التعويض لضحايا المرور .

*الأمر رقم ١٧/٧٤ و المتعلق بإلزامية التأمين من حوادث السيارات ،وضع جداول و مقاييس ، من خلالها يتم التعويض لكل من تعرض إلى ضرر جسماني أو مادي بالنسبة لسائقي السيارات من جراء حادث مرور .

و قياسا على حوادث السيارات ، فإن الأضرار الناجمة عن الآليات الأخرى تعتبر كذلك مضمونة(١) ، إضافة إلى الأضرار الناجمة عن الحوادث و الحرائق و الانفجارات التي تسببها المركبة نفسها .و أيضا تعتبر مضمونة كل الأضرار الناجمة عن سقوط توابع الآلية أو المواد أو الأشياء . و غالبا ما يقع حادث بسبب انفصال عنصر من عناصر الآلية كالعجلة بالنسبة للسيارة أو سقوط شيء من الطائرة على سطح الأرض بسبب أضرار مادية و بشرية للغير على هذا السطح كما سوف نرى لاحقا ، ما لم تنتف العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر .

الجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري في هذا المجال أرسى قواعد و أحكام فيما يخص إلزامية التأمين على المسئوليات و الأضرار المضمونة و غير المضمونة .(٢) و أما عن الأضرار المستبعدة من نطاق التأمين الإلزامي في سائر أنواع تأمين المسئولية المدنية :

أ- الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له بفعله العمدي : تستبعد المادة ٠٣ من المرسوم رقم ٨٠-٣٤ المؤرخ في ١٣فيفري ١٩٨٠ و المتضمن تطبيق المادة ٠٧ هذا الأمر رقم ٧٤-١٥ و المتعلق بتأمين حوادث السيارات و بنظام التعويض من الضمان ، كل الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له عن قصد . فالتأمين على حوادث المرور لا يغطي الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له عمدا ، و هذا تطبيقا لنص المادة ١٢ من الأمر رقم ٩٥-٠٧ المتعلق بالتأمينات التي تقضي بأن يلتزم المؤمن بتعويض الخسائر و الأضرار الناجمة عن خطأ غير متعمد فيه من المؤمن له . كما لا يشمل الضمان حسب نفس المرسوم ، الأضرار التي يتسبب فيها السائق الذي لا يحمل رخصة السواقة أو السائق الذي لم يكن وقت الحادث بالغا السن المطلوبة للسواقة .

ب- الأضرار الناتجة عن مراكب تنقل مواد سريعة الالتهاب أو الأضرار الناجمة بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن انفجارات و عن انبعاث الحرارة و الإشعاعات الناجمة عن تحول النوى الذرية أو الفاعلية و كذلك أثار الطاقة الإشعاعية المتولدة عن التسارع الاصطناعي للذرات .

ج- الاختبارات و المسابقات و المنافسات : بحيث لا يشملها الضمان حسب المادة ٠٤ من المرسوم رقم ٣٤/٨٠ المشار إليه آنفا ، إلا إذا كان اتفاق يقضي بخلاف ذلك.و الاختبارات و المسابقات تشمل السواقة ، كما تشمل التجارب على الطائرات الخفيفة بالنسبة لقيادة الطائرة ،و يشارك فيها المؤمن له سواء كان مكتتبا في العقد أو مالكا لمركبته أو حارسا لها بإذن .

---

١)- راجع : د.راشد راشد ، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري ١٩٨٠ ، المرجع السابق ذكره، ص ٢٠٠ ف ٢.

٢)- راجع : P. LAMBERT FAIVRE (yvonne) , droit des assurances, édition liouvi 1979 p.180.

د- الأضرار التي تصيب المباني و الأشياء أو الحيوانات التي استأجرها المؤمن له أو السائق .
غير أن المؤمن يتحمل التبعات المالية المنجرة عن المسئولية المدنية التي تترتب على المؤمن له بسبب الأضرار المادية التي تلحق الغير .
٢) كيفية تقدير الضمان : قبل أن تناول كيفية تقدير الضمان ، تجدر بنا الإشارة إلى أن شركات التأمين تلجأ إلى تسليم المؤمنين لديها وثيقة تثبت قيام هؤلاء بتنفيذ عقد التأمين . و تحمل هذه الوثيقة التي تدعى شهادة التأمين Attestation d'assurance بيانات من جملتها :اسم شركة التأمين و عنوانا ،اسم و لقب موقع العقد و عنوانه ،مدة التأمين المطابقة لمبلغ القسط ، رقم التأمين ،مميزات الآلية من رقم تسلسلي بالنسبة للسيارة و رقم التسجيل بالنسبة للباخرة و الطائرة و أخيرا خاتم المؤمن و توقيعه .و تعتبر شهادة التأمين وثيقة ثبوتية و قرينة على وجود ضمان في ذمة المؤمن بالنسبة لمدة صلاحية هذه الوثيقة .و في حالة فقدانا أو ضياعها أو سرقتها ، يسلم المؤمن نسخة ثانية منها بناءا على تقديم بيان صادر من السلطة المختصة يثبت الفقدان أو السرقة .(١) و الضمانات المقررة للمؤمن له و للغير من ضحايا حوادث المرور و السيارات و أيضا الغير الموجودة عل اليابسة في حالة سقوط شيء من على الطائرة لا تتعلق فقط بالتعويض المقرر قانونا ، و إنما تمتد إلى حماية أخرى أقرها المشرع لفائدة المصابين بأضرار جسمانية خطيرة و هي الضمان الاجتماعي الذي يقدمه صندوق الضمان الاجتماعي في شكل تعويضات .و هو ضمان احتياطي يقوم في حالة سقوط حق هؤلاء في الضمان وقت وقوع الحادث (٢) أو كان المسئول عن الحادث غير المؤمن له و ظهر أنه غير مقتدر .(٣) و بذا نستخلص أن المقصود بالضمان المقرر في عقد تأمين المسئولية الجزائري يعتبر تأمينا إلزاميا ليس فقط بالنسبة للمؤمن له و لكن بالنسبة لكل من لحقه ضرر بفعل خطأ المؤمن له أو أحد تابعيه . و التعويض لهذا المؤمن له أو ذلك المضرور ، يكون في حدود الضرر الذي لحقه دون تجاوزه .و حول كيفية تقدير أو حساب التعويض تنص المادة ٦٢٣ من التقنين المدني الجزائري على أنه :"لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يجاوز ذلك قيمة التأمين "

---

1)–راجع : د. عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٣٠ ، ف ٢.
٢)- راجع : د.راشد راشد ، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري ١٩٨٠ ، ص ٢٠٨، ف.٢
٣)- أنظر : المادة ٣٠ الفقرة الأخيرة من الأمر رقم ٧٤-١٥ المتعلق بإلزامية التأمين .

فالتأمين على الأضرار يقوم أساسا على مبدأ تعويضي ، يهدف إلى تعويض كل من لحقه ضرر و في حدود ذلك الضرر دون تجاوزه . فلا يجوز للمؤمن له أن يحصل على تعويض يزيد على مبلغ تأمين المسئولية المتفق عليه في العقد أو يزيد في قيمة الضرر الذي لحقه . فالصفة التعويضية للتأمين و في كافة أنواعه تأبى أن يكون التعويض مصدرا لاثراء المؤمن له على حساب المؤمن أو يجعله في مركز مالي أفضل من ذلك الذي كان عليه قبل أن يتحقق الخطر .

و بالتالي فالتأمين على المسئولية أو على الأضرار ، يقوم من أجل المحافظة على النظام العام و القضاء على فكرتي المغامرة و الرهان و استبعاد الأخطار العمدية (١) حتى لو لم ينص المشرع الجزائري صراحة على ذلك خلافا للمشرع المصري و الفرنسي .(٢)

و تقدير التعويض يقتضي التمييز بين حالتين : حالة الضرر الكلي و حالة الضرر الجزئي .

أ- التعويض في **حالة الضرر الكلي :** يصل التعويض في هذه الحالة إلى تغطية كل الخسارة ، بشرط عدم تجاوز المبلغ المحدد في عقد التأمين .فإذا جاوز المبلغ المستحق للتعويض قيمة الشيء المؤمن عليه ، لا يتحصل المؤمن له إلا قيمة هذا الشيء و يتحمل كل زيادة على ذلك الحد .و تنص في هذا الإطار المادة ١٠٥ من الأمر٩٥-٠٧ المؤرخ في ٢٥ جانفي سنة ١٩٩٥ و المتعلق بالتأمينات :"يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه و إذا اقتضى الحال تضاف النفقات الثانوية و مقدار الفائدة المرجوة بخصوص البضائع المشحونة . فإذا اتضح أن المبلغ المؤمن عليه أقل من القيمة الحقيقية للشيء حسب مفهوم هذه المادة فلا يلزم المؤمن بالدفع إلا في :

- **حالة الخسارة الكاملة :** يدفع مبلغ يساوي القيمة المؤمن عليها .
- **حالة الخسارة الجزئية :** يحدد مبلغ التعويض بنسبة القيمة المؤمن عليها منسوبة إلى القيمة الحقيقية .

أما عندما يتضح أن المبلغ المؤمن عليه يفوق القيمة القابلة للتأمين كما هي معرفة سابقا ، لا يدفع المؤمن إلا في حدود هذه القيمة .و تنطبق هذه الأحكام على كل من الإسهام المؤقت و النظامي في الخسارة المشتركة و على تكاليف المساعدة و الإنقاذ الموضوعة على عاتق المؤمن .و في الأخير يمكن أن نشير إلى أن نص هذه المادة يتعلق بمجال الضمـان في جميـع أنواع التأمـينات البحـرية ، و هو

١)- راجع : د. عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجزء السابع ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٢٢١ ف ٦

٢)–راجع : د. عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ، ص ٢٢٤ ، ف ٤.

يعني أيضا بقية أنواع التأمين الأخرى . لأن المسئولية المدنية للناقل البحري و تأمين هذه المسئولية يخضعان لذات الأحكام في المسئولية المدنية للناقل الجوي و المسئولية المدنية للناقل البري و تأمين كافة هذه المسئوليات . و تقدر قيمة الضرر الكلي على أساس قيمة الشيء المؤمن عليه عند تحقق الخطر . فإذا كان الشيء قابلا للبيع ، أخذت قيمته في السوق بعين الاعتبار . و إذا كان الشيء معدا للاستعمال كالملابس أو الأثاث اعتد بقيمة الشيء مستعملا و قيمة الشيء تقدر على أساس تكاليف إعادة الشيء إلى ما كان عليه قبل وقوع الخطر . و في حالة تبين عدم كفاية مبالغ التأمين لتغطية الخطر و تفاديا لإثراء المؤمن له على حساب المؤمن ، وجب خصم الفرق بين قيمة الشيء الجديد و هذا حتى لا يتحمل المؤمن له قيمة الفرق بين حالة الشيء في السابق و حالته أثناء وقوع الخطر.*

ب- التعويض في **حالة الضرر الجزئي :** و هنا يجب التمييز بين الخسارة الجسيمة و الخسارة البسيطة . فإذا كانت الخسارة جسيمة و كان الضرر في حكم الهلاك الكلي ، تقدر قيمة الضرر على النحو السابق بيانه . فيخصم من التعويض ما بقي سليما من الشيء المؤمن عليه بحيث لا يمكن للمؤمن له أن يلزم المؤمن بتعويضه عما تبقى سليما من الشيء الهالك ، مقابل تخلي هذا الأخير عن ذلك الشيء (١). و قصد تحقيق التعاون بين المؤمن لهم ، مكن المشرع المؤمن من إدراج شروط تدف إلى حث المؤمن لهم على بذل العناية و الجهد في الحفاظ على الشيء المؤمن عليه . بحيث يدرج المؤمن شروطا خاصة في وثيقة التأمين إلى جانب قاعدة النسبية التي نص عليها المشرع الجزائري في المادة ٣٢ من الأمر رقم ٩٥-٠٧ المتعلق بالتأمينات و التي تنص :"إذا اتخذ أن تقديرات قيمة المال المؤمن عليه فوق المبلغ المضمون يوم الحادث وجب على المؤمن تحمل كل الزيادة في حالة الضرر الكلي و تحمل حصة نسبية في حالة الضرر الجزئي إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف ".(٢)

---

*تعتمد شركات التأمين أسلوب التعويض بقدر جسامة و حجم الأضرار ، حتى و إن كان القسط المدفوع من طرف المؤمن له لا يساوي مقدار التعويض الذي تحصل عليه .

١)-راجع :د.لخضر بن عزي ، محاضرات في التأمين ،معهد الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر ، ص ٨٨.

٢)- أنظر : المادة ١٥ من الأمر ٩٥/ المتعلق بالتأمين في الجزائر و المتضمنة التزامات المؤمن له. و تطبيق المادة ٣٢ ، نتيجة من النتائج المترتبة عن لإخلال بأحد هذه الالتزامات.

و يتبين من نص هذه المادة أن مجال تطبيق قاعدة النسبية ، يدخل في حالة التأمين النسبي أو حالة اكتتاب تأمين بقيمة تقل عن القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها . و تقوم القاعدة أيضا على مبدأ عدم كفاية القيمة و عدم التناسب بين الأضرار الناتجة عن تحقق الخطر المؤمن عليه . و هذا ما نجده في تأمين المسئولية المدنية بصورة عامة و تأمين مسئولية الناقل الجوي المدنية بشكل خاص كما سوف نراه فيما بعد . و لأن قاعدة النسبية ليست من النظام العام ، فإنه يجوز لطرفي عقد التأمين إدراج شرط خاص في العقد بشأن الاتفاق على تطبيقها أو عدم تطبيقها .(١) و إلى جانب قاعدة النسبة أضاف المشرع الجزائري كسائر التشريعات التي سبقته في هذا الميدان شروطا أخرى ، مكن بمقتضاها المؤمن تحميل المؤمن له جزءا من الأضرار الناتجة عن الأخطار المؤمن عنها .

و من جملة هذه الشروط التي غالبا ما نجدها في وثيقة التأمين المسلمة إلى المؤمن له : عدم التغطية الإجباري و التخفيض أو الاقتطاع الجزافي . و يراد بعدم التغطية الإجباري ، جعل المؤمن له يتحمل جزءا معينا من الضرر الذي يصيبه بسبب تحقق الخطر . فيكون هذا النصيب محددا مثلا بنسبة ثابتة و مستقرة :٥٪ أو ٢٠٪ من الضرر ،أو بمبلغ معين ٣٠٠٠ دج أو ٥٠٠٠ دج فيتحمل المؤمن له بموجب ذلك الجزء المتبقي من الخسارة إذا كان التزام المؤمن لا يتعدى حدود تلك القيمة المحددة سلفا أو ذلك المبلغ المعلن عنه في وثيقة التأمين .* و إذا كان هذا النوع من الشروط لا نجده في تأمين المسئولية لأن المؤمن في هذا النوع من التأمين نجده يسلك طريقا آخر غير طريق عدم التغطية الإجباري ، فإننا نجده في أنواع التأمين الأخرى كالتأمين على السرقة و التأمين على الحريق .

و أما التخفيض أو الاقتطاع الجزافي ، فهو عبارة عن مبلغ من النقود بتحمله المؤمن له عند تحقق الخطر . و يظهر مجال تطبيق هذا النوع من الشروط في تغطية الأخطار الكبيرة و التي تتطلب نفقات كبيرة .

و لدينا في هذا المجال أمثلة كثيرة : تأمين الناقل البحري للركاب الذي يقتضي تخصيص نفقات كبيرة لتحمل مخاطر التأمين في حالة تحقق الخطر ، فانه يدرج في وثيقة التأمين مثلا مبلغ معين و ليكن مثلا مبلغ ٥٠.٠٠٠ دج ، يقتطع عند كل تعويض في حالة تحقق خطر و قام المؤمن بتغطية هذا الضرر .

---

١)- أنظر : المادة ٣٢ من الأمر ٠٧/٩٥ المتعلق بالتأمينات و المادة ١٩ من نفس الأمر ، نلاحظ بأن المادة ١٩ جاء مخالف لأحكام نص المادة ٣٢ خاصة فيما يتعلق بتخفيض التعويض في حدود الأقساط المدفوعة سنوية للأقساط المستحقة فهي تعتبر من النظام العام و لا يمكن الاتفاق على مخالفتها .

*الاقتطاع الجزافي :أسلوب أيضا من أساليب شركات التأمين تلجأ إليه كلما تعلق الأمر بتعويض زبون من زبائنها. بحيث تتفق مع هذا الأخير على اقتطاع نسبة من المبلغ الإجمالي المقرر للتعويض ، كلما تقدم بمطالبة للتعويض . و يحصل هذا في حالة ارتفاع قيمة الخطر المستأمن عليه ، أو في حالة كثرة الحوادث التي يتعرض لها ذلك الزبون .

و مراعاة لشروط التأمين و لوضعية المؤمن و المؤمن له ، تنص المادة ١٥٩من الأمر رقم ٩٥-٠٧ المتعلق بالتأمينات في القسم الثاني من الباب الثالث (١) و الخاص بالتأمينات الجوية :"يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسئولية النقل الجوي المحددة في التشريع ."* و من هذا النص يتبين أن المبلغ المؤمن عليه و هو موضوع الضمان ، يشترط فيه ألا يقل عن مقدار مسئولية الناقل الجوي و مسئولية المستثمر في حالة التأمين عن الأضرار التي تلحق الأشخاص و الأموال على سطح الأرض . و ذلك حتى لا يحدث إثراء لأحد أطراف عقد التأمين على حساب الطرف الآخر أو الغير كمستفيد من هذا العقد .

ثانيا / مدة الضمان : ترتبط مدة الضمان بمدة سريان عقد التأمين و هي المدة التي تبدأ في الحسبان منذ تاريخ اكتتاب عقد التأمين إلى تاريخ انقضائه . و هذه المدة تدعى بمدة سريان الضمان .

و عليه ، فإن كل الأخطار التي تحققت بعد تاريخ اكتتاب عقد التأمين و قبل تاريخ انقضاء هذه المدة ، تعد أخطارا مضمونة تبعا للرسم التوضيحي المدرج ضمن الملحق رقم ١ ، فإن مدة الضمان لا تطرح إشكالية إذا تعلق الأمر بتأمين على خطر وقع فعلا (نشوب حريق مثلا أو حدوث سرقة أو أخطار المياه).

لكن عندما يكون الخطر مستمرا كما في حالة تحجر المياه فهنا نعتد بتاريخي : إما بتاريخ تسرب الماء نحو الخارج و إما بتاريخ معاينة الخطر و يبدو أن الحل الثاني أكثر واقعية من الأول . أما بالنسبة لتأمين المسئولية بكافة صوره فالمسألة تبدو أكثر تعقيدا . لأن في هذا النوع من التأمين ، فكرة الخطر أو الحادث مرتبطة أساسا بشكوى الضحية التي يرفعها أمام شركة التأمين . و في هذه الحالة يحق لطرفي عقد التأمين تحديد مدة الضمان إما بالنظر إلى تاريخ وقوع الضرر أو بالنظر إلى تاريخ رفع الشكوى أمام شركة التأمين .

بالنسبة للمؤمن فهو يفضل أن يكون التاريخين ، تاريخ وقوع الضرر و تاريخ رفع الشكوى أمام شركة التأمين واقعين خلال مدة صلاحية عقد التأمين ، كما يظهر في الرسم البياني المدرج ضمن الملحق رقم ٢ .

---

١)- أنظر :نص المادة 159 من تقنين التأمين ٠٧/٩٥، المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥ ،كاملة .

*يرتبط التعويض في تأمين المسئولية المدنية بمقدار المسئولية المقدرة ، و يشترط في التعويض أن يكون مناسبا للأضرار و الخسائر الناشئة .

و نصل في الأخير إلى القول بأن مدة الضمان أو بعبارة أخرى مدة سريان عقد تأمين المسئولية ، هي تلك المدة التي يحددها طرفي العقد و كل خطر سابق أو لاحق لهذه المدة يعتبر خطر غير مضمون .(١) و عليه يكون للمؤمن و للمؤمن له مطلق الحرية في تحديد تلك المدة التي يسري فيها عقد التأمين فيحددانا إما بسنة أو سنتين أو بأقل أو أكثر من ذلك .

و الملاحظ أن المادة ٠٧ من الأمر رقم ٩٥-٠٧ المتعلق بالتأمينات تنص ، أنه من ضمن البيانات التي يجب أن تذكر في وثيقة التأمين : تاريخ سريان عقد التأمين و مدته باليوم و الشهر و السنة و الساعة أو يتفقان على أن تسري المدة في اليوم الموالي لهذا اليوم أو بعد مرور فترة معينة . و أي كانت المدة التي اتفق عليها الطرفان في عقد التأمين ، فإنا تكون ملزمة لهما و لا ينقضي العقد إلا بانقضائها . و سريان العقد يعني سريان الضمان ، ما لم ينقض عقد التأمين بالطرق الاستثنائية الواردة في نص المادة ٢/١٠ من الأمر المتعلق بالتأمينات :"مع مراعاة الأحكام المتعلقة بالتأمين على الأشخاص يجوز للمؤمن و المؤمن له في العقود التي تفوق مدتا ثلاث سنوات أن يطلب فسخ العقد قبل ثلاث سنوات عن طريق إشعار مسبق بثلاثة أشهر " . و يستخلص من نص هذه المادة وجوب توافر الشروط التالية

- أن تزيد مدة التأمين على ثلاثة سنوات حتى يحق للمتعاقدين استعمال حقهما في الفسخ ، و العبرة من ذلك عدم تقييد التأمين لمدة طويلة لا يجدي من ورائها مصلحة .
- أن يكون التأمين على الأضرار في حكم تأمين مسئولية المؤمن عن الأضرار التي يمكن أن يلحقها بفعله للغير . و استثنى صراحة التأمين على الأشخاص لما يملكه المؤمن من حرية في استرداد التأمين أو إلغائه .
- الإخطار بالرغبة في الفسخ ، بحيث يشترط أن يكون مسبقا بثلاثة أشهر على الأقل قبل انقضاء المدة المقررة لممارسة حق الفسخ و هي ثلاثة سنوات . و يحدث أن يستمر العقد في السريان بالرغم من عدم حصول الإخطار فينقضي العقد بانتهاء تلك المدة . و يفسخ العقد أيضا كما هو معلوم إما بطلب من المؤمن أو بطلب من المؤمن له .(٢)

و يمكن لجهات أخرى نص عليها القانون طلب فسخ العقد و المقصود هنا –جماعة الدائنين- بسبب إفلاس المؤمن له .(٣)

---

١)- أنظر : المادة ١٠ من الأمر ٠٧/٩٥، المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥ .

٢)-راجع :د.محمد الطاهر حسين ، عقد التأمين و مشروعيته ، آثاره، إناؤه، الطبعة لم تذكر ، القاهرة ، ١٩٩٥ ، ص ٢٢٢ .

٣)- أنظر : المادة ٢٣ من الأمر رقم ٠٧/٩٥، المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥، و المتعلق بالتأمين في الجزائر .

المبحـــث الثـــاني

خصائص تـأمين المسئولية المدنيـة

سبق و أن عرفنا تأمين المسئولية و قلنا بأنه : التأمين الذي يهدف إلى ضمان الأخطار التي تلحق بالغير إثر قيام مسئولية المؤمن له المدنية .و هو التأمين الذي ينشأ في ذمة المؤمن له دينا بسبب انعقاد المسئولية العقدية أو تحقق المسئولية التقصيرية . و باعتباره تأمين دين ، فإن الدائن في هذا التأمين هو الشخص الذي أصيب بضرر من جراء خطأ المؤمن له أو خطأ أحد تابعيه أو خطأ من يوجد تحت رقابته .(١) و من أهم الخصائص التي يتميز بها تأمين المسئولية المدنية ، احتواؤه "فكرة أو مفهوم الكارثة" "الذي يعد عنصرا أساسيا في تأمين المسئولية المدنية و الذي يؤدي حتما إلى قيام هذه المسئولية . و هذا ما سوف نتناوله في المطلب الأول . ثم نتناول في المطلب الثاني دعوى رجوع الضحية ضد المسئول عن الفعل الضار .

المطلب الأول

مفهوم الكارثة

-الاعتراف بالمسئولية في تأمين المسئولية المدنية-

يعد هذا العنصر سببا من أسباب قيام مسئولية المؤمن له ، سواء كانت هذه المسئولية تقصيرية أو عقدية .

أولا / مفهوم الكارثة في **تأمين المسئولية :** و المقصود بالكارثة - SINISTRE- تحقق الخطر . و يتحقق هذا الخطر بفعل خطأ المؤمن له و يتبعه فورا أو خلال فترة زمنية وجيزة ضرر ، ثم مطالبة الضحية للمؤمن له جبر هذا الضرر من خلال حصوله على التعويض ، و أخيرا تنفيذ هذا الدين أي الوفاء بمبلغ التعويض للضحية .

لكن السؤال المطروح : أي فعل من هذه الأفعال المتتابعة يعتبر بالنسبة للمؤمن كارثة "أو خطر ؟

استنادا إلى قواعد التأمين ، يعتبر الخطر قائما و منتجا لأثاره إذا قام المضرور بمطالبة المؤمن له بالتعويض وديا أو قضائيا .(٢)

و الملاحظ أن المشرع الفرنسي في المادة ١٢٤ من قانون التأمين الفرنسي لسنة ١٩٩٠ ينص :"في التأمينات من المسئولية لا يلزم المؤمن بالضمان إلا بعد مطالبة وديـة أو قضـائية يتلقاها المـؤمن له من

---

١)–راجع : د. عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ذكره، ص ٢٠٧ ، ف ١.

٢)- راجع : د.راشد راشد ، التأمينات البرية ضوء قانون التأمينات الجزائري ١٩٨٠ ، المرجع السابق ذكره، ص ١٨٤،ف٤.

المضرور إثر حدوث الفعل الموجب للتعويض و المبين في العقد ". و أساس هذا المفهوم الذي جاء به المشرع الفرنسي هو النظرية التقليدية الذي نادى با الأستاذ هيمار ، مؤداها أنه إذا لم يطلب المضرور التعويض ، فإن المؤمن له غير ملزم بشيء .و لا يلزم المؤمن بشيء اتجاه المؤمن له ، لأن الخطر المؤمن عليه- إصابته في أمواله أو في شخصه- لم يتحقق و لن يتحقق إلا بعد بالمطالبة بالتعويض .(١)

و في مقابل ذلك ، لا يوجد نص في التشريع الجزائري يقضي بذلك و لم يبين الموعد أو الأجل الذي يجب أن يتم فيه إخطار المؤمن من قبل المؤمن له بحدوث هذا الخطر في تأمين المسئولية بصفة خاصة . و لذلك فإن هذا الإخطار يخضع للآجال العامة الذي نصت عليه المادة ١٥ الفقرة ٥ من الأمر رقم ٩٥ -٠٧ المؤرخ في ٢٥ جانفي ١٩٩٥ و المتعلق بالتأمينات و التي حددته بسبعة أيام ،و يتوقف هذا الأجل كلما وجدت حالة طارئة أو قوة قاهرة .*

ثانيا / الاعتراف بالمسئولية في **تأمين المسئولية المدنية :** تنص المادة ٥٤ من قانون التأمينات الجزائري رقم ٨٠-٠٧ المؤرخ في٠٩ أوت ١٩٨٠:"لا يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسئولية و لا بأية مصالحة خارجة عنه و لا يعد الاعتراف بحقيقة أمر إقرار بالمسئولية ".و يقابله نص المادة ٥٨ من الأمر رقم ٩٥ -٠٧ المؤرخ في ٢٥جانفي١٩٩٥ و المتعلق بالتأمينات و المنقول حرفيا على النص السابق ذكره.و نفهم من محتوى هذا النص بأن الطلب الودي المتبوع بتعويض الضحية من طرف المؤمن له ، يمثل مصالحة لا يمكن الاحتجاج با اتجاه المؤمن إذا ما تمت بدون مشاورة أو موافقة هذا الأخير .

بمعنى أن المصالحة التي تمت بين الضحية و المؤمن له لا تثبت وجود خطر في نظر المؤمن و لا ينجر عنها ضمان هذا الأخير للخطر المحقق . و قد تتحقق المسئولية و لكن لا يتحقق الخطر . كيف ذلك ؟

يحدث هذا عندما يتنازل المضرور عن مطالبة المؤمن له بالتعويض ، و في حالات أخرى يحدث عندما يعترف المؤمن له بالمسئولية اتجاه المضرور (٢)

أما المطالبة القضائية من طرف الضحية ، عندما يرجع المضرور ودبا على المؤمن له و يرفض هذا الأخير الاعتراف بالمسئولية فيرجع عليه قضائيا . و هنا يثور التساؤل حول أثر هذا الحكم ؟

الأمر المقضي به في المسائل المدنية . أما إذا صدر حكم ضد المؤمن له من قبل القضاء المدني ، فلا يكون لهذا الحكم حجية الأمر المقضي به و لا يمكن التمسك به اتجاه المؤمن .(٣)

---

١)-راجع : JEAN HEMARD théorie et pratique des assurances terrestres Edition paris 1924 page 63.

٢)–راجع : د. عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢١٠ ، ف ٢ .

٣)- راجع : د.راشد راشد ، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري ١٩٨٠ ، المرجع السابق ذكره، ص ١٨٥،ف٢.

و عليه و من أجل تنفيذ أثر الضمان ، يشترط أن يكون تحقق الخطر مضمونا باعتراف المسئول بهذا الخطر –و هو المؤمن له- اعترافا صريحا يؤكد تعهد المؤمن من أجل تنفيذ أثر الضمان .
فيمنع على المؤمن له الاعتراف بالمسئولية بصفة تلقائية منفردة ، و إنما يجب أن يترك ذلك للمؤمن أو ينتظر مطالبته قضائيا .

المطلب الثاني

دعوى الرجوع في تأمين المسئولية المدنية

قد يلجأ المضرور إلى القضاء في حالة عدم جدوى الطريق الودي ، و قد يلجأ مباشرة دون مطالبة المؤمن له وديا . و هذه خاصية من خصائص عقود تأمين المسئولية المدنية .

أولا / دعوى المضرور على المؤمن له و رجوع هذا الأخير على المؤمن : إذا رفعت الضحية دعوى المسئولية على المؤمن له ، يتحتم على هذا الأخير مواجهة هذه الدعوى بمفرده ثم الرجوع على المؤمن بطلب التعويض الودي أو القضائي على أساس الدعوى الأصلية . أو يدخل المؤمن خصما في دعوى المسئولية .(١) و قد يشترط المؤمن في وثيقة التأمين أن يباشر دعوى المسئولية لوحده و يتولى إدارتها بنفسه . و يستحسن في هذه الحالة أن يتولى المؤمن إدارة الدعوى ، لأنه إذا قام بمواجهة دعوى المسئولية فهو يباشرها باسمه و دفاعا عن مصالحه و يتحمل كل النتائج المترتبة عن الحكم المدني . بينما لو باشر الدعوى باسم المؤمن له و نيابة عنه ، يعتبر الشرط المدرج في وثيقة التأمين بمثابة توكيل .
و الفرق بين الحالتين ، أنه في الحالة الأولى لا يحتاج إدخاله في الدعوى إلى شرط مسبق بينما إدارة الدعوى بنفسه يحتاج إلى شرط مسبق .
كما أنه في الحالة الأولى ، يكون الحم الصادر في دعوى المسئولية حجة على المؤمن و يستغني المؤمن له عن دعوى الضمان الأصلية التي يرجع بها في الأصل على المؤمن . أما في الحالة الثانية فيكون الحكم دليلا على تحقق الخطر المؤمن عليه و لكن ذلك لا يغني عن رفع دعوى الأصلية على المؤمن ، لأن المؤمن قد باشر الدعوى نيابة عن المؤمن له و باسم هذا الأخير .
و بنوع من التحليل ، نلاحظ أنه ليس في مصلحة المؤمن ترك المؤمن له مواجهة الدعوى بمفرده دون أن يتدخل فيها . لأن لو ترك للمؤمن له الدفاع عن نفسه فقد تتعرض مصالح المؤمن من جراء تهاون و لا مبالاة هذا الأخير في عدم بذل العناية اللازمة لإصدار الحكم لصالحه ، مادامت مسئوليته مضمونة في جميع الأحوال من طرف المؤمن .

---

١)- راجع : Yvonne Lambert Faivre , droit des assurances, précité, p.180.

و تسعى شركات التأمين في كافة أنواع تأمين المسئولية المدنية إلى مباشرة إجراءات الدعوى القضائية بنفسها قصد دفع تلك المسئولية . و لأجل ذلك ، يتعين على المؤمن له تزويد المؤمن بكافة الأوراق و المستندات و الوثائق المتعلقة بالحادث لمباشرة دعوى المسئولية .لأنه حتى و لو يتدخل فيها ، فان المؤمن ملزم بتحمل المصاريف القضائية إذا ثبتت مسئولية المؤمن له و صدر حكم لصالح المضرور ، أو كما تنص المادة ٥٧ من الأمر ٩٥-٠٧ المؤرخ في ٢٥ جانفي ١٩٩٥.(١)

و مهما كانت صفة المتدخل في الدعوى مؤمن أو مؤمن له ، فإن التعويض عن الضرر مضمون من قبل أحدهما . و إذا كانت من طرف المؤمن له بعد صدور الحكم ضده ، حق له الرجوع على المؤمن بالتعويض الذي التزم به اتجاه المضرور نتيجة قيام مسئوليته و تحقق الخطر في آن واحد .

ثانيا / رجوع المضرور على المؤمن بالدعوى المباشرة : تنشأ عن عقد تأمين المسئولية علاقة مباشرة بين المؤمن و المؤمن له ، و بذلك يعتبر المضرور أو الضحية طرفا أجنبيا عن هذا العقد . كما أن الضرر الذي يصيب المضرور ينشئ علاقة تربط بين المضرور و المسئول عن الحادث أي المؤمن له .

لكنه يجوز للمضرور أن يرجع على المؤمن بواسطة لدعوى غير المباشرة ، و هذا حماية من المشرع لمصلحة هذا الأخير خشية من أن يكون مزاحما من طرف دائني المؤمن له . فمن حق هؤلاء الرجوع أيضا على المؤمن و هو ما تنص عليه صراحة المادة ١٨٩ من التقنين المدني الجزائري :"لكل دائن و لو لم يحل أجل دينه أن يستعمل باسم مدينة جميع حقوق هذا المدين إلا ما كان منها خاصا بشخصه أو غير قابل للعجز ". و من أجل كل هذا رتب المشرع الجزائري شأنه في ذلك شأن بقية التشريعات العربية التي انتهجت نهج التشريع الفرنسي حقا مباشرا للمضرور قبل المؤمن .(٢) و هو ذلك الحق الذي نصت عليه المادة أيضا ٥٩من الأمر رقم ٩٥-٠٧المؤرخ في٢٥-٠١-١٩٩٥:"لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه إلا الغير المتضرر أو ذوو حقوقه ما دام الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة على الفعل الضار الذي سبب مسئوليته المؤمن له". و بموجب هذا الامتياز الذي منحه إياه المشرع ، يستطيع المضرور أن يتقي مزاحمة دائني المؤمن له في مبلغ التأمين كما يستطيع الحصول على التعويض المستحق في حدود القيمة المستأمن عليها و هذا حتى لا يحصل إثراء للضحية على حساب المؤمن أو المؤمن عليه .

---

١)- أنظر : المادة 57 من الأمر رقم ٩٥/٠٧ : "يتحمل المؤمن المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسئوليتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون " .

٢)- راجع : د . إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الأحكام العامة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ١٩٩٣، ص ٨٩ ، ف ٣ .

و الجدير بالملاحظة أن الدعوى المباشرة ، لا يمكن أن يرفعها إلا المضرور أي الضحية أو ذوي حقوقه من الورثة و كل ذي مصلحة . و في حالة ما إذا اشترط المؤمن له في عقد التأمين مبلغا لصالح المضرور ، يخصص هذا المبلغ المؤمن عليه كاشتراط لمصلحة الغير .* و قد يتعدد المتضررون في حادث واحد كما هو الأمر مثلا في حوادث المرور أو حوادث الحريق ، فإذا لم يكن مبلغ التأمين كافيا لتعويضهم جميعا اقتسموه فيما بينهم قسمة الغرماء .

١) عدم جواز الجميع بين **تعويضين :** بموجب الدعوى المباشرة المقررة قانونا للمضرور ، يصبح لهذا الأخير مدينان بالتعويض و هما : المؤمن له ، الذي يرجع عليه بدعوى المسئولية و المؤمن بالدعوى المباشرة . و كلاهما أي المؤمن و المؤمن له غير متضامنين في هذا الدين . بمعنى أنه لا يجوز لهذا المضرور أن يرجع على المؤمن له إذا ما استوفى حقه من المؤمن . لأن استيفاء الحق من أحدهما معناه براءة ذمة الطرف الآخر .

إلا أنه يحق للمضرور الرجوع على المؤمن له و المؤمن في نفس الوقت في حالة ما إذا تبين أنه لم يحصل على حقه كاملا لعدم كفاية مبلغ التأمين ، فيذهب إلى المؤمن له حتى يستكمل مقدار التعويض المقرر له قانونا . إن الجمع بين التعويضين يؤدي إلى إثراء الضحية على حساب المؤمن و المؤمن له .

٢) الدفوع التي **يمكن للمؤمن التمسك بها اتجاه الضحية :** مقابل الضمانات التي أقرها لصالح الضحية و حماية منه الحقوق و مصلحة المضرور ، مكن المشرع من جهة ثانية المؤمن من التمسك بجملة من الدفوع في مواجهة الضحية . و من أهم هذه الدفوع ، انعدام التأمين ، استبعاد الخطر و عدم كفاية التأمين .

أ- انعدام التأمين : و يتحقق هذا الدفع في حالة عدم وجود عقد تأمين يضمن مسئولية الحادث ، فيحدث أن تنتقل ملكية شيء مؤمن عليه من شخص إلى شخص دون أن تنتقل معها وثيقة التأمين . و يحدث أيضا أن ينقضي تاريخ صلاحية عقد التأمين ، فكل الأخطار السابقة و اللاحقة لهذا الميعاد

---

* لا يوجد نص في التقنين المدني الجزائري و لا تقنين التأمين ، يسمح للمضرور من الرجوع مباشرة ضد المؤمن . غير أن هذا لا يمنع من رجوع المضرور على المؤمن بما يعرف بالاشتراط لملحة لغير ، الذي يؤهل المضرور للحصول على حقه كمنتفع من اشتراط المؤمن له لمصلحته .

تعتبر من قبيل الأخطار غير المضمونة و جراء ذلك يفسخ عقد التأمين سواء بالاتفاق أو بمقتضى القانون . (١)

ب- استبعاد الخطر : يحق للمؤمن أن يتمسك اتجاه الضحية ، بأن الخطر يدخل ضمن الأخطار المستبعدة من الضمان ، كالخطر المتعمد فيه من طرف المؤمن له .

ج- عدم كفاية التعويض : يمكن للمؤمن التمسك اتجاه الضحية بالتخفيض من مبلغ التعويض و ذلك نتيجة لأن المبلغ المؤمن عليه يقل عن مبلغ الدين المترتب عن المسئولية .

و عليه لا يمكن للمؤمن أن يدفع في مواجهة الضحية بسقوط الحق في الضمان بعد تحقق الضرر بحجة أن المؤمن له لم يخطره بالحادث في الميعاد القانوني ، لأن حقوق الضحية محفوظة مادام أن عقد التأمين لا يزال ساري المفعول .

هذا هو باختصار أهم ما يميز تأمين المسئولية المدنية في جميع أنواع عقود التأمين . و تعد الكارثة خاصية نجدها في سائر عقود المسئولية المدنية و بمجرد تحققها تنعقد المسئولية على رأس المؤمن له الذي يلتزم بالتعويض . و دعوى المضرور في الحصول على حقه في التعويض ثم الرجوع قضاءا على كل من المؤمن له و المؤمن بطريق مباشر أو غير مباشر ، خاصية أخرى نجدها أيضا في كافة عقود تأمين المسئولية .

---

١)–راجع : د. عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٧٥ . و راجع أيضا : د. محمد عبد الطاهر حسين ، عقد التأمين مشروعيته و آثاره ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٢٣ و ٢٢٤ .

المبحث الثالث

مـكانـة تأمـين المسئوليـة المدنيـة

يحتل هذا النوع من التأمين – أي تأمين المسئولية عموما و تأمين المسئولية المدنية بشكل خاص مكانة هامة بين أصناف التأمين الأخرى . و نظرا لأهميته ، فقد خصته التشريعات و الأنظمة القانونية المقارنة بعناية متميزة و عرف رواجا في مطلع القرن التاسع عشر . و لأهمية الموضوع ، ارتأينا تقييم مكانة هذا النوع من التأمين في التشريع الجزائري أولا ضمن المطلب الأول ، و مكانة تأمين المسئولية في النظم و التشريعات المقارنة و بشكل خاص في التشريع الفرنسي في المطلب الثاني .

المطلب الأول

مكانة تأمين المسئولية المدنية في التشريع الجزائري

أولى المشرع الجزائري لهذا النوع من التأمين اهتماما خاصا ، يمكن تفسيره من عدة نواحي :

- **الناحية الأولى :** إن تأمين المسئولية يعتبر أسلوب فني و تقني من نوع خاص ، يكفل الحماية الاجتماعية و الاقتصادية لمختلف أفراد التمع . و فيه يتحمل المكلف بالتأمين و هو المؤمن كل التبعات المالية التي ترتبها مسئولية المؤمن له بفعل الأضرار التي ألحقتها بالغير .
- **الناحية الثانية :** هو وسيلة تسمح للمؤمن له بالمحافظة على أمواله دون أن يتحمل التعويض عن الأضرار التي ترتبها مسئولية .
- **الناحية الثالثة :** تأمين المسئولية يوفر الضمان لكل من أصابه ضرر بفعل المؤمن له فيلتزم المؤمن بجبر الضرر مهما كانت الوضعية المالية للمتسبب في حدوث الضرر .
- **الناحية الرابعة :**إلزامية تأمين المسئولية المدنية في بعض الالات و الميادين الحساسة كاال الطبي ، الصحي ، الصيدلاني ، التصنيع و التسويق ، يتأكد من منطلق الأخطار و الأضرار المترتبة عنها و التي تلتزم بموجبها شركات هذا القطاع بتأمين مسئولياتا المدنية .*

---

*تلجأ الكثير من الشركات الاقتصادية إلى تأمين مسؤولياتا بالنسبة للنشاطات التي تقوم با . فمثلا شركات الطيران تلجأ إلى تأمين المسئولية عن الأخطار و الأضرار التي تلحق بالغير على وجه اليابسة في حالة سقوط شيء أو شخص منها أو سقوطها كاملة ، في هذه الحالة تلجأ إلى تأمين أجسام مركباتا .

أولا / مكانة تأمين المسئولية المدنية في تقنين التأمين لسنة١٩٨٠ : عقب احتكار الدولة لقطاع التأمين ، و بغية منها في تحقيق التنسيق بينه و بين بقية القطاعات ، أخذت هذه الأخيرة على عاتقها مبادرات تمثلت في إعادة تنظيم مؤسسات التأمين بشكل يخدم المؤمنين و المستأمنين و المستفيدين من هذا التأمين .

و تأكد احتكار الدولة لقطاع التأمين في المادة الأولى من تقنين التأمينات المؤرخ في ٠٩ أوت ١٩٨٠ و الصادر في الجريدة الرسمية العدد ٣٣ و المؤرخ في ١٢ أوت ١٩٨٠ و التي جاء فيها :"تمارس شركات تأمين الدولة احتكار الدولة لعمليات التأمين ".(١)

و قد خصص هذا التقنين حيزا لتأمين المسئولية نظرا لأهميته ، و تناول المسألة من جانبين :

- الجانب القانوني أو التشريعي : و هو ذلك الإطار الذي يقنن و ينظم عملية تأمين المسئولية بواسطة قواعد قانونية يكفل بواسطتها الضمان .
- الجانب الاجتماعي : مراعاة مصالح الأطراف في عقد تأمين المسئولية و هما المؤمن من جهة حتى لا يكون سببا في إثراء الطرف الثاني و هو المؤمن له من جهة . و من جهة ثانية المضرور حتى لا يكون فريسة لأطماع المؤمن و أطماع الغير من جراء أخطاء المؤمن له.و تنص المادة ٥٢ من هذا التقنين :"يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسئولية المؤمن له المدنية نظرا للأضرار التي تتسبب فيها الأطراف الأخرى ". و هنا نفتح قوس لنقول بأن تأمين المسئولية يعد وسيلة من الوسائل التي يلجأ إليها المؤمن له لتأمين ما يمكن أن يصدر عنه من أخطاء و أفعال تلحق أضرارا بالغير . تنص المادة ٥٣ من نفس التقنين : يتحمل المؤمن المصاريف القضائية التي تنجم عن أية دعوى تعود مسئوليتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون ، ماعدا إذا كان هناك اتفاق مخالف". و يفهم من نص هذه المادة أنه مهما كانت الصفة التي يتدخل با المؤمن في دعوى المسئولية ، فإنه بمجرد أن تنعقد مسئولية المؤمن له و يصدر حكم قضائي لصالح المضرور ، يلتزم بالتعويض و يتحمل كافة المصاريف القضائية . و بذه الطريقة يكون قد ضمن المؤمن له و ضمن كل التبعات المالية المترتبة ، بما في ذلك حقوق المضرور و ذوي حقوقه .

---

١)- أنظر : المادة ٣٣ من التأمين ، الذي ألغي بموجب الأمر رقم ٠٧/٩٥ ، المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥ . و بالتالي لا يمكن الأخذ من الناحية العملية بنص هذه المادة على أساس أن قطاع التأمين تأثر كغيره من القطاعات بالتوجهات الجديدة نحو اقتصاد السوق و نظام الخصخصة الذي مس هذا القطاع . و من جانب آخر ، أصبح سوق التأمين موزعا بين الدولة و الخواص ، الوكلاء المعتمدين ، السماسرة و حتى المستثمرين الأجانب .

كما تنص المادة ٥٤من تقنين التأمين لسنة ١٩٨٠:"لا يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسئولية و لا بأية مصالحة خارجة عنه ، و لا يعد الاعتراف بحقيقة الأمر ، إقرار بالمسئولية ". بمعنى أن أي اعتراف بالمسئولية من قبل المؤمن له ، لا يمكن التمسك به اتجاه المؤمن مادام أن المصالحة الودية تمت بدون علمه و موافقته . و لا يكفي أن يبلغ المؤمن له بتحقق الخطر بل لابد من أن يطلعه بجميع الأوراق و الوثائق التي يمكن أن يكون قد استلمها بمناسبة الحادث فيسلمها لهذا للمؤمن.*

و أخيرا تنص المادة 55:"لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه إلا الطرف الآخر المتضرر أو ذوو حقوقه مادام هذا الطرف لم يتنازل عن حقه في حدود المبلغ المذكور المترتب على الحادث الضار الذي استوجب مسؤولية المؤمن له ". و يفهم من نص هذه المادة ، بأن القانون خص الضحية بالدين المترتب على المؤمن اتجاه المؤمن له و منحه حق إقامة الدعوى المباشرة ضد هذا المؤمن ، قصد الاستفادة هو و ذوي حقوقه من الضمان و التعويض . و مكنه من جهة ثانية الحصول و بطريقة فعلية على الضمان بواسطة الدعوى المباشرة و من شروطها كما أسلفنا شرحه :

- إقامة الدعوى من طرف الضحية أو من يحل محله .
- عدم تجاوز الجمع بين التعويضين : لا يحق للضحية أن يحصل على تعويض من طرف المؤمن و تعويض آخر من طرف المؤمن له ، تفاديا لكل إثراء يمكن أن يحدث للضحية بحكم هذا الجمع .
- إدخال المؤمن له في الدعوى كلما استدعت الضرورة : و يفضل إدخال هذا الطرف في الخصومة في حالة عدم ثبوت المسئولية .

ثانيا / مكانة تأمين المسئولية المدنية في تقنين التأمين لسنة ١٩٩٥(١) : إن المتأمل لنصوص تقنين التأمين لسنة ١٩٨٠ ، يلاحظ بأن المشرع تناول أحكام التأمينات البرية بشكل واسع و البحرية بشكل أقل

---

* الاعتراف بالمسئولية من جانب المؤمن لهو إجراءات التسوية الودية التي يقوم بها مع الضحية ، لا يرتبان أي التزام من جهة المؤمن

١)- انظر الجريدة الرسمية العدد رقم ١٣ المتضمن الأمر ٠٧/٩٥ المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥، المقسم إلى ثلاثة كتب .الكتاب الأول،يتضمن عقد التأمين و ينقسم إلى ٣أبواب .تناولت الباب الأول بعنوان :التأمينات البرية ص ٥، تناولت الباب الثاني بعنوان التأمينات البحرية ص ١٥، و تناولت الباب الثالث ص ٢٢ من الجريدة الرسمية. الكتاب الثاني احتوته ص ٢٣ و ينقسم إلى فصلين :الفصل الأول التأمينات البرية ، القسم الأول منه بعنوان تأمينات المسئولية المدنية ،ص ٢٣-٢٥ ، و الفصل الثاني بعنوان التأمينات البحرية و الجوية في قسمين . القسم الأول ، التأمينات البحرية .أما القسم الثاني فهو خاص بالتأمينات ا لجوية ن ص ٢٦.

و دون أن يتطرق للتأمينات الجوية . و تداركا منه لهذا النقص و لأهمية الموضوع ، ذهب المشرع بموجب الأمر رقم٩٥-٠٧ المؤرخ في١٩٩٥.٠١.٢٥و المتعلق بالتأمين في الجزائر إلى توسيع نطاق تأمين المسئولية بشكل عام و تأمين المسئولية المدنية بوجه خاص . فخصص له أقساما في كل فصل من فصول هذا التقنين ، الذي ينقسم إلى ثلاثة كتب .

- الكتاب الأول : يتضمن عقد التأمين .
- الكتاب الثاني : يتضمن التأمينات الإلزامية .
- الكتاب الثالث : تنظيم و مراقبة نشاط التأمين. و ما يهمنا في هذا الموضوع ، الكتاب الأول و الكتاب الثاني .أما الكتاب الثالث فإنه يتعلق بالتنظيم و الرقابة على نشاط شركات التأمين من طرف الدولة ، بواسطة الإدارة الوصية الممثلة في شخص الوزير المكلف بالمالية .

١) **بالنسبة للكتاب الأول الخاص بعقد التأمين :** خصص المشرع الجزائري في الفصل الثاني بعنوان التأمينات البرية من الباب الأول المتعلق بتأمين الأضرار ، قسما تحت عنوان تأمينات المسئولية ، تضمن أربعة مواد قانونية من المادة ٥٦ إلى المادة ٥٩ .

المادة ٥٦ من هذا القسم تنص :"يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسئولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير ".و يقابل هذا النص، نص المادة ٥٢من تقنين التأمين لسنة١٩٨٠، و يستوي أن تكون هذه المسئولية عقدية أو تقصيرية بفعل و خطأ المؤمن له الشخصي أو بفعل و خطأ أحد تابعيه .(١) و حسب نص هذه المادة فإن الضمان لا يغطي إلا المسئولية المدنية ، بحيث يتحمل المؤمن المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسئوليتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث و كان هذا الحادث مضمونا .(٢)

و تناولت المادتين ٥٨و٥٩ من الأمر رقم٩٥-٠٧ المؤرخ في٢٥جانفي١٩٩٥و المتعلق بالتأمين، جوانب أخرى من المسئولية . فنصت المادة٥٨ على استبعاد مسئولية المؤمن في حالة حدوث مصالحة بين المؤمن له و الضحية مهما كانت طبيعة هذه التسوية.(٣) أما في المادة ٥٩قرر المشرع أن يرتب حقا مباشرا للمضرور بواسطة دعوى قضائية –الدعوى المباشرة- ، تقيه من مزاحمة دائني المؤمن له في مبلغ التأمين

---

١)- أنظر : المواد (١٣٤-١٤٠) من التقنين المدني الجزائري ،لسنة ١٩٧٥.

٢)- أنظر المادة ٥٧ من الأمر ٩٥-٠٧ المقابل لنص المادة ٥٣ من تقنين التأمين لسنة ١٩٨٠.

٣)- أنظر : نص المادة ٥٨ من الأمر المشار إليه أعلاه كاملا ، أما بالنسبة للتسوية فقد تكون تسوية ودية أو تسوية قضائية .

كما أسلفنا شرحه ، و هو باختصار شديد محتوى القسم الخامس من الفصل الثاني من الباب الأول و التضمن التأمينات البرية . أما بالنسبة للباب الثاني و المتضمن التأمينات البحرية ، تناول المشرع الجزائري و بالتفصيل أحكام المسئولية و كيفية تأمين هذه المسئولية من طرف ملاك و ربان السفن البحرية ، في الفصل المتضمن الأحكام الخاصة بالتأمينات البحرية . و اشتمل القسم الثالث من هذا الفصل على ستة مواد قانونية كلها تتعلق بتأمينات المسئولية من المادة ١٤٥إلى ١٥٠.تنص المادة ١٤٥: "يهدف التأمين على مسئولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية أو الجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها ، غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير و التي تكون مضمونة وفقا لأحكام المادة١٣٢ أعلاه إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين "جسم السفينة"غير كاف".و تنص المادة ١٣٢ :"يضمن المؤمن تعويض الأضرار التي بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له ، في حالة طعن الغير عليه ، نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص ."* و يفهم من هذين النصين ، أنه يمنع على المضرور الحصول على تعويضين في آن واحد ، بحيث أن الأضرار التي ألحقتها السفينة بالغير من جراء استغلالها يضمنها عقد التأمين على أجسام السفن و البواخر ASSURANCE CORPS DE NAVIRES.إلا إذا كان هذا المبلغ موضوع التأمين غير كافي لتغطية الأضرار.و من أهم أهداف تأمين المسئولية ، كما ورد في نص المادة ١٤٦ من الأمر ٩٥-٠٧ :

- التعويض عن الأضرار و الخسائر اللاحقة بالبضائع .
- التعويض عن الأضرار و الخسائر اللاحقة بالأشخاص .

و يتعلق التعويض بالاستغلال التجاري للسفينة ، لأن عقد النقل البحري من جملة ما يتميز به أنه عقد تجاري علاوة على كونه من العقود الرضائية. (١) و دائما فيما يخص تأمين مسئولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالغير ، فإن المؤمن ملزم بالتعويض في حدود الضرر اللاحق بالغير فقط مادام أنه لم يستوف حقه من جهة أخرى . بمعنى أنه يسقط المضرور في الرجوع على المؤمن إذا سبق له حتى و إن استوفى حقه من المؤمن له بطريق التسوية الودية أو بأي طريق آخر . ما عدا في حالة تخصيص صندوق للتعويض خاص بتأمين المسئولية كما نصت عليه المادة ١٤٨ من الأمر رقم ٩٥-٠٧.(١)

---

١)-أنظر : المادة ١٤٧ من الأمر رقم ٩٥-٠٧ المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥ و المتعلق بالتأمين في الجزائر .

٢)-أنظر : المادة ١٤٨ من الأمر المشار إليه أعلاه .

* أما بالنسبة للمخاطر الجسيمة المترتبة من جراء غرق سفينة ، نتيجة اصطدامها بسفينة أخرى أو بجسم في البحر ، فإن الخسائر في هذه الحالة تكون مشتركة بمعنى المسئولية في هذه الحالة مشتركة بين كل المؤمنين و الناقل و ربان السفينة بحسب طبيعة الأشياء المؤمن عليها و حجم الخسائر .

و حسب نص المادة ١٤٩من نفس الأمر يفهم بأن مبلغ التأمين المدفوع من قبل المؤمن يشكل ضمانا خاصا للمضرور و عليه ، لا يجوز لدائنيه مزاحمة المضرور في هذا القسط الذي يحدد التزام المؤمن في كل حادث .(١) أما بالنسبة للباب الثالث و المتضمن التأمينات الجوية ، تناول المشرع أحكام تأمين مسئولية الناقل الجوي في القسم الثاني من الفصل الأول و المتضمن أحكاما عامة و مشتركة بين سائر التأمينات الجوية . و تحت عنوان تأمين المسئولية ، يظهر أن الأهداف بين كافة أنواع تأمين المسئولية تتمحور حول فكرة واحدة و هي الضمان ، الذي يشكل خاصية من الخصائص التي يتميز بها تأمين المسئولية على اختلاف و تعدد مواضيع التأمين . و في هذا السياق تنص المادة ١٥٨ من نفس الأمر :"يهدف تأمين المسئولية إلى ضمان التعويض عن الأضرار التي تنسب فيها إلى المركبة الجوية مهما كان نوعها بمناسبة استغلالها و ذلك وفق الشروط المحددة في العقد" .(٢)

فكل ناقل جوي اكتتب عقد تأمين ، يلتزم وفق الشروط المحددة في عقد التأمين بأن يقدم ضمانا يتمثل في مبلغ التأمين . و يشترط في المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين ألا يقل عن مقدار أو مسئولية الناقل الجوي المحددة في التشريع الساري المفعول .

بمعنى أنه إذا كان المبلغ المؤمن عليه أقل من حجم و مقدار مسئولية الناقل الجوي ، يكون التأمين بخسا فيضطر المؤمن حينئذ فسخ العقد نظرا لعدم ملائمة مبلغ التعويض و مسئولية الناقل .

و تناول المشرع الجزائري في نص المادة ١٥٨ تأمين المسئولية على الأشخاص المنقولين جوا . و حول مصير البضائع و المواد المنقولة جوا في حالة إصابتها بأضرار ، فقد تناولته المادة ١٦١ من نفس الأمر.(٣)

و فيما يخص الأشخاص و الأموال التي تلحق بهم أضرار على سطح الأرض ، تنص المادة ١٦٠ من نفس الأمر :" يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص و الأموال على السطح عن مقدار مسئولية المستثمر المحددة في التشريع الساري المفعول ".

و هكذا يظهر بأن المشرع يحيلنا إلى تقنين الطيران فيما يخص دراسة أحكام تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي ، علما بأن هذا التشريع لم يتناول موضوع تأمين المسئولية و التأمينات الجوية بطريقة جدية و موضوعية يظهر فيها اهتمامه و عنايته بهذا الموضوع على أكمل وجه .*

---

١)-أنظر : نص المادة ١٤٩ كاملا من تقنين التأمين الجزائري ، الصادر بموجب الأمر رقم ٠٧/٩٥ ، المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥.

٢)-أنظر : نص المادة ١٥٨ من التقنين المشار إليه أعلاه و نص المادة ١٥٩ من نفس التقنين ،و المتضمن التعويض عن الأضرار التي تلحق الأشخاص .

٣)-أنظر : نص المادة ١٦١ من التقنين المشار إليه أعلاه دائما و نص المادة ١٦٢ من نفس التقنين .

* ربما السبب في ذلك ،يعود لأن تقنين التأمين تناول موضوع التأمين الجوي و عالج موضوع تأمين المسئولية في النقل الجوي بشكل مفصل ما يجعله يتردد في إعادة النظر في هذين الموضوعين من زاوية تقنين الطيران المدني .

٢) بالنسبة للكتاب الثاني المتعلق بالتأمينات الإلزامية : تناول المشرع الجزائري في هذا الكتاب ، التأمينات البرية في الفصل الأول و التأمينات البحرية و الجوية في الفصل الثاني منه .(١) أما في الفصل الأول و تحت عنوان التأمينات البرية و في القسم الأول من هذا الفصل ، تناول تأمين المسئولية المدنية في المواد من ١٦٣إلى ١٧٣من هذا التقنين .أما في الفصل الثاني الذي ينقسم إلى قسمين ، فتناول في القسم الأول منه التأمينات البحرية و في القسم الثاني منه التأمينات الجوية في المواد من ١٩٢إلى ١٩٨ .بدون أن يخصمها بقسم خاص كما فعل في التأمينات البرية ، التي خصها بقسم تحت عنوان تأمينات المسئولية المدنية.*

ثالثا / مكانة تأمين المسئولية في **تقنين الطيران** المدني **المؤرخ** في **٢٧-٠٦-١٩٩٨**:لم يحظى هذا التأمين بالعناية الكاملة من طرف المشرع الجزائري ، بدليل أنه خصه بقسم واحد فقط في الفصل الثامن من تقنين الطيران المدني الذي جاء تحت عنوان : عقد النقل الجوي و المسئولية و التأمينات .

و يقترن التأمين بالمسئولية ، نظرا للمخاطر الجسيمة المترتبة عن النقل الجوي . فكان من اللازم أن يقر تأمين المسئولية حماية كاملة لكل من أصابه ضرر مادي في شخصه أو ماله . و نظرا لأهمية التأمين و المكانة التي يحتلها تأمين المسئولية المدنية ، فإن المشرع الجزائري في مجال النقل الجوي اكتفى بثلاث نصوص قانونية في القسم السادس من هذا التقنين و المتعلق "بالتأمينات "* فنص في المادة ١٧١ منه : "يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري ، بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو يحلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج ، أن يكتتب تأمينا يغطي مسئولياته " .و المقصود هنا بتغطية مسئولياته المدنية ، تغطية كل ما يمكن أن يلحق بسبب نشاط النقل الجوي من أضرار و هو يحلق في السماء . و مهما اختلف موضوع النقل الجوي و المسئولية المترتبة عنه ، فإن المؤمن له و هو الناقل الجوي ملزم بالحصول على شهادة التأمين التي يقدمها له الجهة التي قامت بالتعاقد معه ، و إظهارها عند تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية أو كما نصت المادة ١٧٣ من نفس التقنين(٢). و شأنه شأن بقية أنواع تأمين المسئولية يشترط أن يكون المبلغ المؤمن عليه من أجل تعويض الخسائر ، في حدود المسئولية المحددة في القانون .

---

١)-أنظر : الصفحة ٢٣ من الجريدة الرسمية ، العدد رقم ٣٢ المتخرج منها الأمر رقم ٠٧/٩٥، المتعلق بالتأمين في الجزائر ،و المتضمنة الكتاب الثاني الخاص بالتأمينات الإلزامية و المواد التي تضمنها هذا الفصل في قسمه الأول .

* يفهم من عنوان الكتاب الثاني المتضمن التأمينات الإلزامية ،بأن كل أصناف التأمين الذي تضمنها الكتاب الأول تذخل ضمن التأمينات الاختيارية .هذا من جهة .و من جهة ثانية أشار المشرع ضمنيا لتأمين المسئولية المدنية في النقل الجوي و البحري كما جاء في المادة١٩٦،١٩٣.

)-أنظر : المادة ١٧٣ من تقنين الطيران المدني الجزائري المشار إليه أعلاه .

و في الأخير نشير بأن موضوع التأمين الجوي عموما و تأمين المسئولية المدنية في النقل الجوي بوجه خاص ، يجب أن يحظى بأكثر اهتمام من قبل المشرع نظرا لمخاطر الطيران و النتائج السلبية المترتبة عنه . و إلا كيف يبقى محصورا في نطاق ثلاثة نصوص قانونية ، مع العلم بأن مجال التأمين الجوي واسع جدا ، فرضته الكثير من العوامل الاجتماعية الاقتصادية و القانونية .

المطلب الثاني

مكانة تأمين المسئولية المدنية في التشريعات و الأنظمة القانونية المقارنة

برز هذا الصنف من التأمين في بداية القرن التاسع عشر ، و ذلك عقب صدور قرار من محكمة استئناف باريس بتاريخ ٠١جويلية ١٨٤٥ (١). و بموجب هذا القرار عرف تأمين المسئولية تطورا ملحوظا و أخذ مفهوما آخر يتمثل في ضمان الدين أو La garantie dune dette المتمثل في المسئولية المدنية . و يهدف هذا التأمين إبعاد المؤمن له عن كل الشكاوى المرفوعة من طرف الغير جراء الأخطار التي نسبت إليه .و في ظل هذه الرؤية الجديدة ، تحول مفهوم تأمين المسئولية المدنية من مجرد ضمان بالنسبة للمؤمن له إلى ضمان للمضرور من جراء فعل أو خطأ المؤمن له أو من هم تحت رقابته و حراسته. و في هذا المال ذهب المشرع الفرنسي إلى فرض هذا التأمين و جعله تأمينا إلزاميا ، حيث أصبح يشمل أغلب أنواع التأمين الإلزامي و من بينها التأمين ضد حوادث السيارات و حوادث العمل . و منذ صدور قانون ٢٧ فيفري ١٩٥٨ (٢)، أصبح اهتمام رجال القانون في فرنسا منصب حول كيفية حماية ضحايا هذه الحوادث و التفكير في إنشاء مؤسسات تضامنية تتكفل بالأضرار اللاحقة بأشخاص غير مؤمنين .و هذا ما حدث فعلا عندما تم إنشاء صناديق الضمان الاجتماعي التي أصبحت تتكفل بالأشخاص غير المؤمنين .

---

١)- راجع : ANDRE ROCHEX GUY COURTIER le droit du contrat d’assurance tersete librairie générale du Droit , PARIS , édition 1998 , page 305 .

٢)- راجع : FRANCOIS VINCENT, assurance de responsabilité professionnelle , édition DALLOZ , 1991. page82 et 83

ومن اجل تحسين أوضاع ضحايا حوادث المرور والتعجيل في إجراءات التعويض لهؤلاء فإن قانون ٥جويلية ١٩٨٥ والمتعلق بتأمين المسئولية بتأمين من جراء حوادث المرور كان يستهدف بالدرجة الأولى.

حماية المضرور وليس المسؤول وبالتالي يستهدف الضمان تأمين الضرر وليس المتسبب في إحداث هذا الضرر والظاهر أن الذي جعل المشروع الفرنسي يخص هذا النوع من التأمين باهتمام منقطع النظير هو وجود _ الغير_ أي الضحية الذي يتميز تأمين المسؤولية عن بقية أنواع تأمين الأضرار ويجد تشريع التأمين الفرنسي بكافة أنواعه وقواعده ومضامينه وعلى وجه خاص تأمين الأضرار و تأمين المسئولية المدينة مصدره في المراسيم رقم ٧٦- ٦٦٦- -٦٦٧ المؤرخة في ١٦ جويلية ١٩٧٦ وأيضا القانون الأساسي لعقد المؤرخ في ١٣ جويلية ١٩٣٠ المكمل بتقنيات أخرى كالقانون رقم ١٠١٤ المؤرخ في ٣١ ديسمبر ١٩٨٩ المتعلق بالتأمين (٢) .

هذا القانون تضمنه الفصل الثاني من الكتاب الأول في لتقسيم الرابع من هذا الفصل و المتضمن أحكام تأمين المسؤولية فتناول في المادة ٥٠ منه أحكام التعويض في تأمين المسؤولية وتعريف عقد تأمين المسؤولية ف بالمادة ٥١ منه فكره تحمل التبعات من طرف المؤمن المترتبة عن أعمال المؤمن له التي ألحقت أضرارا بالغير . أما المادة ٥٢ منه فتضمنت الاعتراف بالمسئولية و عدم الاحتجاج على المؤمن بكل تسوية ودية تمت بدون عمله وفي المادة ٥٣ والأخير من هذا القسم تناول التعويض الذي يلتزم به المؤمن إزراء الضحية فقط وفي حدود القسط المدفوع من طرف المؤمن له حدود مقدار الضرر الذي لحق هذا الغير. (٣)

----

١)-راجع : FAVE ROCHEX ET G.COURTTER. le droit du contrat d' assurance précité p304

L'existence d' un ticrs lésé du fait de l' assuré donne en effet à cette assurance une forte originalité par rapport aux autres assurances de dommages .

٢) راجع : FAVE ROCHEX ET G.COUTTER le droit du contra d'assurance précité p 305

٣) راجع : FAVE ROCHEX ET G.COUTTER e droit du contra d'assurance précité p 306

المبحث الرابع

مجال تأمين المسؤولية المدنية

لم يبق بحال تأمين المسئولية المدنية محصورا في نطاق المسئولية التقصيرية أو شبه التقصيرية بل امتد أيضا إلى المسئولية العقدية . فأصبح تأمين المسئولية المدنية يغطي المسئولية التقصيرية المسئولية العقدية على حد سواء في مطلب الأول من هذا المبحث و في نطاق البحث عن نطاق تأمين المسئولية ، نتناول المسئولية التقصيرية في المطلب الأول أما المطلب الثاني فسوف نخصصه للمسئولية العقدية.

المطلب الأول

المسئولية التقصيرية

تتفق أغلب التشريعات على مبدأ عام ، يقضي بالتعويض لكل من لحقه ضرر من جراء فعل و خطأ المسئول . هذا المبدأ كان مجهولا في القوانين القديمة ء حيت كانت الأفعال التي توجب التعويض محددة على سبيل الحصر.و المسئولية التقصيرية في بادئ الأمر كانت قائمة عل أساس فكرة الخطأ ، بحيث يشترط في التعويض عن الأضرار وجود خطا من جانب الفاعل أو القائم هذا الفعل الضار. لكن الاتجاه الحالي يذهب إلى تبني نظرية أخرى- غير نظرية الخطأ -و هي تحمل التبعة هذه الفكرة قامت نتيجة للثورات الصناعية التي شهدتها أوروبا و الق أدت إلى ازدياد المخاطر من جراء استخدام الآلات و صعوبة إثبات الخطأ.(و بما أن التامين يغطي خطرا احتمالي الوقوع ، فإن المسئولية التقصيرية بدورها ترتبط بذه الفكرة لأن الضحية و المسئول عن الفعل لا تربطهما أية رابطة تعاقدية* إذن العبرة في هذه الحالة بالمتسبب و هذا الفعل سواء تحت ر الضرر أو لم تحقق . و في حالة تحققه تقوم المسئولية .

د)-راجع : د .همام محمد محمود و د.ومحمد حسين منصور، مبادئ القانون ، المداخل إلى القانون و الالتزامات منشأة المعارف بالإسكندرية ، الطبعة لم تذكر ،ص ٣١٥ ف ٤ .

*الرابطة التي بين المسئول والضحية في المسؤولية التقصرية مصدرها الصدفة وليس العقد .و مع ذلك يلتزم المسئول بالتعويض للضحية طبقا لقواعد التعويض و أحكام القانون المدني .

أولا / تعريف المسئولية التقصيرية : تنص المادة ١٢٤ من التقنين المدني الجزائري: " كل عمل أيا كان يرتكبه المرء ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سبب في حدوثه بالتعويض " . (١)
هذا النص يقابله نص المادة ١٦٣ من القانون المدني المصري والذي جاء أكثر تحديدا : " كل خطأ سبب ضررا للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض " . (٢)
ويشترط لقيام المسئولية التقصيرية حسب نص هاتين المادتين أن يكون هناك خطأ وضرر و أن تكون علاقة سببية بين هذا الخطأ والضرر للاحق بالغير.

١)-الخطأ : يعرف الخطأ بأنه انحراف عن السلوك المألوف للشخص العادي ويتمثل هذا الانحراف في الإخلال بواجب قانوني أو التزام سابق والمقصود بالالتزام القانوني العام هو باختصار عدم الإضرار بالغير والخطأ المؤمن عليه مدينا هو كل خطأ صادر عن المؤمن عليه أو حد تابعيه أو من يوجد تحت حراسته والملاحظ أن المشرع الجزائري لم يحدد طبيعة هذا العمل الذي يسبب أضرارا للغير فكان من المفروض أن يقول بأن العمل أو الفعل الذي قام به الشخص هو خطأ الفاعل نفسه.(٣)

٢) الضرر: هو الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق أو المصلحة متعلقا بماله أو جسمه أو شرفه ويشترط للحكم بالتعويض في الضرر المادي ، أن يكون إخلال بالمصلحة المالية للمضرور و أن يكون هذا الضرر محققا لأن العبرة بتحقق الضرر المادي للشخص وقضت المحكمة العليا في الجزائر في الكثير من القضايا المتعلقة بحوادث المرور بجواز المطالبة على أساس الضرر المستقبلي متى كان هذا الضرر محقق الوقوع وقام الطاعن بطلب النفقات التي تكبدها من مصاريف وما سوف يتكبده مادامت حالة من هو تحت رعايته تزداد سواء .

إن الأصل في المسائل المدنية هو وجوب التعويض لكل من أصيب بضرر في ذلك بين الضرر المادي والضرر الأبدي

----

١) أنظر : المادة من التقنين المدني ومن خلال نص هذه المادة تتضح أركان المسئولية التقصيرية نص المادة ١٣٨٢ مدني فرنسي
٢) راجع : د. علي علي سليمان دراسات في المسئولية المدنية في القانون المدني الجزائري المرج السابق ذكره ص ١٩٦
٣) راجع : د . همام محمد محمود و د . محمد حسين منصور ، مبادئ القانون المدخل للالتزامات ، المرجع السابق ، ٣٣٤ ، ف ٦
ـ أنظر المادة ١٣٢ و المادة ١٨٢ من التقنين المدني الجزائري المادة .

٣) العلاقة السببية بين الخطأ والضرر : لا يكفي لقيام المسئولية وقوع الضرر بل ينبغي أن يكون مصدر الضرر هذا خطأ المسئول وعلى الضرر أن يثبت أن الضرر الذي أصابه قد نشأ فعلا من جراء خطأ المدعي عليه وذلك بتوافر العلاقة السببية بين هذا الخطأ وذلك الضرر فإذا توافرت أركان المسئولية استحق المضرور تعويضا عن الضرر الذي أصابه والتعويض فقد يكون عينا بإزالة الفعل الضار أو مبلغا من النقود كما هو الحال في التعويض المادي وأيضا الأدبي وكذا التعويض جراء قيام المسئولية في تأمين المسئولية المدنية وعن كيفية تقدير التعويض يراعي القاضي تحقق المسائل الآتية:

.يقدر الضرر في تأمين المسئولية المدنية وفي بقية أنواع التأمين بما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب .

.في حالة تأمين المسئولية تلزم شركة التأمين بدف التعويض المستحق من جراء ثبوت خطأ المسئول كالتأمين في حودث السيارات وأيضا تأمين الناقل الجوي و الناقل البحري عن الأضرار مترتبة في حالة نقل الأشخاص والبضائع .

. يرجع المضرور بحقه في التعويض على شركة التأمين بعد نشوء الضرر وقبل صدور الحكم بالتعويض . (١)

والملاحظ أن الحق في التعويض لا يسقط إلا بعد مضي مدة التقادم الطويل وهي ١٥ سنة بعد أن كان هذا الحق يسقط بمضي ثلاث سنوات طبقا للقانون المدني المصري. (٢)

ومتى كان الحكم بالتعويض سندا تنفيذيا جاز للمضرور أن ينتفد بمقتضاه على أموال المسئولية .

ثانيا / خصائص المسئولية التقصيرية : المسئولية التقصرية هي المسئولية التي تنعقد عند الإخلال بالتزام قانوني كمسئولية سائق السيارة في حالة وقوع حادث وإصابة المارة وأهم ما تتميز به هذه المسئولية :

.أن الأركان التي تقوم عليها هذه المسئولية ثلاثة: الخطأ والضرر و العلاقة السببية بين الخطأ والضرر . في حالة تخلف أحد هذه الأركان لا تقوم المسئولية وبالتالي لاجدوى من التعويض .

. المسئولية التقصيرية : إخلال بالتزام قانوني ومصدر هذه المسئولية هو القانون . وعليه كلما تعدد المسئولون كانوا في التزامهم بتعويض المضرور .

---

١) راجع : د . علي علي سليمان دراسات في المسئولية المدنية الدني الجزائري السابق ذكره ص ١٥٨ ف٢

٢) أنظر : نص المادة ١٣٣ من التقنين المدني الجزائري والتعلق بسقوط دعوى التعويض .

. لا يجوز الإعفاء من المسؤولية التقصرية ولا تعديلها لأن مصدر هذه المسؤولية كما أسلفنا القانون وحسب نص المادة ١٢٤ من التقنين المدني الجزائري فإن كل من قام بعمل و سبب أضرار للغير التزم التعويض

. تطبق أحكام المسئولية التقصيرية على المسئولية عن الأفعال الشخصية وعلى المسئولية عن عمل الغير والمسئولية الناشئة عن الأشياء .

المطلب الثاني

المسئولية العقدية

نظرا للتطور الذي عرفه ميدان التأمين خاصة في مجال تأمين المسؤولية المدنية فإن هذا التطور امتد نطاقه إلى المسئولية العقدية بعدما كان محصورا في ناطق المسئولية التقصيرية . (١)

ومنذ سنة ١٩٧٠ شهد قطاع التأمين في فرنسا وبالأخص في مجال تأمين المسئولية المدنية تطورا كبيرا وعرف انتشارا واسعا والأسباب في ذلك تعود إلى ميلي.

.كثرة الطلبات تأمين المسئولية المدنية الوعي المدني والمهني ، أدى بأرباب العمل وأصحاب الشركات الضخمة إلى اكتتاب عقود تأمين عن المسئوليات المدنية .

.تحسن وتطور تقنيات التأمين سمح للمؤمنين من السيطرة على هذا القطاع و اكتشاف أخطار جديدة استوجب تأمينها والمقصود بتقنيات التأمين السرعة في إنجاز وتحديد عقود التأمين كيفية تسيير و إدارة المنازعات المتعلقة بالتأمين وأيضا الإعلام الآلي الذي أدخل في مجال التأمين وكيفية مواجهة الأخطار ومباشر عملية إدارة التأمين .*

. إلزامية التأمين التي فرضها المشرع الفرنسي على طائفة من الأخطار الصناعية، أدى بتأمين المسئولية إلى اقتحام مجال المسئولية العقدية تفاديا للمخاطر التي يمكن أن تحدث ويذهب ضحيتها عمال ومستخدمون ومنها تأمين المسئولية المدنية العقدية والمسئولية المدنية العامة و

---

١)-راجع: CONSTANT ELIHBERG : Responsabilité civile et assurance de responsabilité civile. Précité et 124.

* الملفت للانتباه انتقلت إلى كل الدول التي النهج الفرنسي وخاصة الجزائر التي عرفت في العشرية الأخيرة نشاطا خاصا لهذا بعد انتهاج الجزائر نظام الخصخصة و خصخصة هذا القطاع سمح للشركات الخاصة والأجنبية نشاطا الاستثمار في هذه القطاع

تأمين المسئولية المدنية المهنية بالنسبة للحرفين والصناع وأصحاب المشاريع كما هو جاري العمل به في الجزائر .

- **أولا / تعريف المسئولية العقدية :** تعرف المسئولية العقدية بأنا إخلال بالتزام تعاقدي من جانب أحد المتعاقدين نتيجة عدم تنفيذه لذلك الالتزام مسببا بذاك أضرار للطرف الآخر وجب عليه إصلاحها ولا تقوم المسئولية العقدية إلا بتوافر شروط معنية وهي :

.وجود عقد بين المسئول والضرر وبالتالي لا مجال لتطبيق المسئولية العقدية إذا اقتصر المتقاعدين على التفاوض الإبرام العقد . (١)

.يشترط أن يكون العقد تاما وصحيحا حتى تقوم المسئولية من جراء الإخلال بالتزامات تعاقدية فإذا كان العقد باطلا بطلانا مطلقا لتخلف ركن من أركانه فإنه لا يرتب المسئولية العقدية وإنما يرتب التقصيرية في هذه الحالة .

.يشترط أن يكون مصدر الضرر عدم تنفيذ التزام تعاقدي أو خلال في تنفيذه . فلالتزام مثلا بين الناقل والمسافر أيا كانت طيبة هذا النقل هو التزام تعاقدي يرتب مسئولية عقدية بالضرورة . (٢)

. أن يصيب الضرر أحد المتعاقدين أو من يمثله بمعني أن يكون المضرور طرفا في العقد . أو خلفا من خلفه العام أو الخاص أم مثل هؤلاء وفي هذا المقام تنص المادة ١٠٨ من التقنين المدني الجزائري : " العقد ينصرف أثره إلى المتقاعدين والخلف العام ما لم يتبين من طبيعة التعامل ، أو من نص القانون أن هذا الأثر ينصرف إلى الخلف العام ......" وقد ينصرف الأثر إلى الخلف الخاص .(٣)

ثانيا / خصائص المسئولية العقدية : من أهم الخصائص التي تميز المسئولية العقدية عن المسئولية التقصيرية :

.إن مصدر المسئولية العقدية هو العقد وبالتالي يجوز الاتفاق على تعديلها أو الإعفاء منها . وهذا على خلاف المسئولية التقصيرية بحيث لا يجوز الاتفاق على الإعفاء منها لأن مصدرها القانون وليس الاتفاق المسبق بين الأشخاص .

---

١) راجع : د. علي .علي سليمان دراسات في المسئولية المدنية في القانون الجزائري المرجع السابق ص ١٥٣ ف .

٢) أنظر : المدة ٧٩٣ بحري جزائري " عقد الشحن بين النقل وصاحب البضاعة يلتزم من خلاله الناقل ينتقل البضاعة وتسليمها لصاحبها في حالة جيدة ."

٣) أنظر المادة ١٠٩ من التقيتين المدني الجزائري .

. لا يشمل التعويض الضرر غير المتوقع في المسئولية العقدية وذلك خلافا للمسئولية التقصيرية لأن مقابل الالتزام في المسئولية العقدية محدد ومتفق عليه سلفا . (١)

. لا يقوم التضامن في المسئولية العقدية إلا باتفاق مسبق بين جماعة المتقاعدين بينما في المسئولية التقصيرية يجوز التضامن بين المسئولين إن تعددوا تضامنوا في تعويض المضرور .

ورغم هذه الاختلافات فإنه يشترط في كلتا المسئولين توافر نفس الأركان زهي : الخطأ من فعل الضار ، الضرر والعلاقة السببية بين الضرر والفعل الضار .

---

١) راجع:د. علي علي سليمان دراسات في المسئولية المدنية في القانون المدني الجزائري المرجع السابق ذكره ص ٧٩.

الفصـل الرابـع

النظـ ـام القانـ ـوني للتأمـ ـين الجـ ـ ـوي

الفصل الرابع

النظام القانون للتأمين الجوي

يلعب التامين الجوي دورا هاما في مجال تغطية الأضرار و الحد منها و من الآثار المالية البالغة في حالة تعرض الطائرة لحادث جسيم من حوادث الطيران.

و نظرا لأهمية الموضوع ، ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى أربعة، مباحث . بحيث نتناول في المبحث الأول ماهية التأمين الجوي، و نقسمه إلى مطلبين: في المطلب الأول نتناول تعريف التامين الجوي وفي المطلب الثاني خصائص التامين الجوي .

في المبحث الثاني نتناول تأمين المسئولية المدية للناقل الجوي.و نقسم هذا المبحث كسابقه إلى قسمين.في المطلب الأول نتناول نظم تامين المسئولية المدية للناقل الجوي و في المطب الثاني نتناول مبررات تأمين المسئولية والآثار المترتبة عنه .

في المبحث الثالث نتناول صور تامين المسئولية المدنية للناقل الجوي في التشريع الجزائري.و نقسم هذا المبحث إلى مطلبين بحيث نتناول قي المطلب الأول تامين مسئولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الأمتعة و البضائع، في المطلب الثاني تامين مسئولية مستغل الطائرة إزاء الغير على وجه الأرض.

أما المبحث الرابع و الأخير من هذا الفصل » نخصصه لتحليل بعض نماذج من عقود تأمين المسئولية المدنية المبرمة بين شركة الخطوط الجوية الجزائرية بصفتها مؤمن له و الشركة الجزائرية لتأمينات النقلCAAT بصفتها مؤمن.*و سوف نخصص لكل نموذج مطلب تتجسد من :من خلاله صور تأمين المسئولية و فق التقسيم التالي للمطالب:

الأول فتناول عقد تأمين مسئولية الناقل الجوي على المسافرين المنقولين على متن الطائرة.أما المطلب الثاني فتناول فيه عقد تامين مسئولية الناقل الجوي على البضائع المشحونة جوا ، فيما نتناول في المطلب الثالث و الأخير من هدا الفصل عقد تامين مسئولية مستثمر الطائر ة من جراء الأضرار التي تلتحق بالأشخاص على اليابسة.

---

* من جملة الأسباب التي أدت بالمؤمن له (الناقل الجوي) إلى عقد تامين مسئولية لدى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل CAAT ، تخصص هذا المؤمن في تأمينات النقل بأنواعه الثلاثة : البري البحري والجوي .ومن ذلك استمد تسميته إلا أن التخصص في تأمين معين لم يعد معيارا قاطعا ينسب فيه تأمين هذا الخطر أو ذلك إلى شركة تأمين مختصة .

المبحث الأول

ماهية التأمين الجوي وأهميته

عقب انتهاء الحرب العالمية الثانية لجأت أغلب شركات الطيران الدولية التي ظفرت من مختلفات وآثار هذه الحرب إلى إبرام الكثير من عقود التأمين قصد ضمان حسن سير و إدارة مشروعاتا وأصبح التأمين بموجب ذلك ظاهر تعم كافة الأنشطة المرتبطة بالملاحة الجوية . (١)

المطلب الأول

تعريف التأمين الجوي وأهميته

أولا / تعريف التأمين الجوي : يعرف التأمين عموما بأنه عملة اجتماعية ترتكز أساسا على فكرة المسئولية والتضامن في اقتسام الأعباء والخسائر وتوزعها بن المؤمن والتأمن الجوي في مجال المسئولية تميز في من الفترات بالتردد والاحجام والتأخر أيضا بمقارنته مع باقي أنواع التأمين الأخرى وأسباب ذلك تعود الأن السفر عبر الجو كان يعتبر من قبيل المغامر المخوفة بلاخطار وأن شركات التأمن كانت تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح في عقود التأمين على الحياة (٢)

لكن المؤتمرن في مؤتمر القانون الجوي انعقد بالمدينة الفرنسية lyonسنة ١٩٢٥ خرجوا بتوصيات موجهة الى شركات التأمين تقضي بعدم جواز استبعاد المؤمن للمخاطر التي يمكن أن يتعرض لها المؤمن له أثناء سفره على الخطوط الجوية المنتظمة واتسع سوق التأمين الجو فيها بعد بالوازاة مع التطور الذي شهده قطاع النقل الجوي الدول نتيجة التقنيات الحديثة المستعملة ف مجال نقل الأشخاص بواسطة بواسطة مركبات جوية عصرية وأضا قلة مخاطر الطيران وهي في مجملها عوامل ساعدت على تقوية وازدهار قطاع التأمين وباتسع سوق التأمين الجو ي وتشعبه لقلة مخاطر الطران امتد التأمين لشمل أيضا الأضرار الناجمة ليشمل عن الإزعاج والضجيج الذى تسبه الطائرة أثناء اختراقها لحواجز الصوت وعلى ما سبق عرف التأمين الجو بأنه عقد لتزم بمقتضاه المؤمن له بقسطمن المال إلى المؤمن مقابل تأمين مسئولية وفي حدود مبلغ الضمان .*

----

١) راجع د. هاني محمد دوار قانون الطيران التجاري المرجع السابق دكره ص ٢٧٦ ،ف١.

٢) د. أبو زيد رضوان القانون الجوي قانون الطيران التجاري المرجع السابق دكره ص٣٦٩ ،ف ٢.

* سبق وأن تناولنا شرحا كيفية إبرام عقد التأمن أطرافه والضمان في عقد تأمين المسئوليات في الفصل الثالث من هذه المذكورة وتحت عنوان القواعد المشتركة في تأمين المسئولية .

و يخضع التأمين الجوي في عقود المسئولية إلى نفس الأحكام التي يخضع لها تأمين المسئولية في العقود الأخرى .و قد نصت الكثير من النظم القانونية على إجبارية تأمين المسئوليات في مجال استثمار الطائرات من أجل ضمان تغطية أكثر للتعويضات الناشئة عنها. و لتوضيح مفهوم الالتزام بالتامين ، سوف نتناول في جانب من هذا البحث مضمون الالتزام بالتأمين و في حساب آخر مجال هذا التأمين .

١) مضمون الالتزام بالتأمين :على خلاف التشريع المصري و الفرنسي ، فان المشرع الجزائري و استنادا لنص المادة١٧١من تقنين الطيران المدني رقم٩٨-٠٦لسنة١٩٩٨، لم ينص صراحة على مضمون هذا الالتزام :"يجب على كل مستغل طائرة يقوم ، بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج ، أن يكتتب تأمينا يغطي مسئولياته " .و حسب نص هذه المادة، لم يحدد المشرع الجزائري مضمون الالتزام بالتأمين فكان النص عاما بمقارنته بنص المادة١٣٨ من قانون الطيران المدني المصري رقم٢٨ لسنة١٩٨١،الذي ينص على أن مستثمر الطائرة يجب أن يكتتب تأمينا لتغطية المسئولية على ثلاثة أنواع من الأضرار و هي :

أ) الأضرار التي تلحق متلقي خدمة النقل : و هي الأضرار التي تصيب الركاب و الأمتعة و البضائع الموجودة على متن الطائرة .و حتى إن لم يتناول مضمون هذا الالتزام في تقنين الطيران المدني الجديد ، فإن المشرع الجزائري يحيلنا على نص المادة ١٩٦من الأمر رقم٩٥-٠٧، المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥ و المتعلق بالتأمين في الجزائر .تنص هذه المادة :"يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسئوليته المدنية اتجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و اتجاه الغير ".(١)

و نذكر أنه وفقا لأحكام اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩و الاتفاقيات المعدلة و المكملة لها ، يتحمل الناقل الجوي المسئولية عن هذه الأضرار سواء كان ناقلا متعاقدا أو ناقلا فعليا كما تبين في اتفاقية جوادا لاغارا لعام ١٩٦١.(٢)

ب) الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض : و هي المسئولية الملقاة على كاهل مستثمر الطائرة المقررة وفق أحكام اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ و أيضا تقنين التأمين الجزائري

---

١)- أنظر: المادة ١٩٦ من التقنين الجزائري رقم ٠٧/٩٥ المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥. و هو التقنين الذي تناول التأمين الأضرار في نقل المسافرين عكس التشريع الذي تناول هذا الحكم .

٢)- أنظر : المادة ٣ من اتفاقية جوادالاخارا ١٩٦١ التي تسأل الناقل الفعلي و الناقل المتعاقد عند الامتناع عن تنفيذ التزاماتم .

الصادر بموجب الأمر رقم ٩٥-٠٧.*و في هذا الصدد تنص المادة ١/١٩٨ من الأمر المشار إليه أعلاه : "يجب على كل مستعمل لمركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة ، التأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسئوليته المدنية اتجاه الغير على سطح الأرض ".(١)

ج) الأضرار التي تصيب مستخدمي مستثمر الطائرة ، المعرضين لمخاطر الطيران : لم ينص المشرع على هذا النوع من الأضرار ، لأنه في اعتقادنا يدخل ضمن التأمين على الأشخاص و ليس تأمين المسئولية الذي نحن بصدده . و عليه يكون المشرع الجزائري قد اكتفى في الالتزام بالضمان ، بطائفتين من الأضرار خلافا للمشرع المصري الذي نص على ثلاث طوائف من الأضرار . و الجزائر أيضا في هذا المجال تعد من الدول التي تأخذ بنظام جبرية التأمين الجوي و تجعل من التأمين الجوي شرطا من شروط تسليم وثائق النقل الجوي(٢)، عكس المشرع المصري الذي لم يفرض أية قيود عند تسليم وثائق النقل الجوي خاصة فيما يتعلق بوجوب و إلزامية هذا التامين .

٢) مجال الالتزام بالتأمين : لم يفرق المشرع الجزائري بين الطائرات الجزائرية و الطائرات الأجنبية ، بحيث ألزم كل مستثمر لطائرة تعمل في الإقليم الوطني القيام بتأمين جوي مهما كانت جنسيتها .

تنص المادة ١٩٥من الأمر السالف الذكر(٩٥-٠٧):"كل مركبة جوية مسجلة في الجزائر يجب التأمين عليها". (٣) إلا إن تحديد نطاق هذا الالتزام بالتأمين يثير بعض الصعوبات : فهل مستثمر الطائرة هو الذي يتحمل المسئوليات المؤمن عليها في كل صورها؟ إن المشرع الجزائري نص على " مستعمل المركبة "، و هذا المستعمل هو في حقيقة الأمر المستثمر للطائرة فقد يكون مالكا للطائرة أو مؤجرا لها .* و عليه يوجد فرضيتين يجمع فيهما الشخص الواحد بين صفتي مستثمر الطائرة و الناقل الجوي :

- الفرض الأول : يكون الناقل الجوي فيه مالكا للطائرة .
- الفرض الثاني : يكون الناقل الجوي فيه مستأجرا للطائرة عارية * . و بما أن مؤجر الطائرة يكون مستثمرا لها فإن هذا المستثمر يعد ناقلا جويا . و مستغل الطائرة حسب اتفاقية روما لعام

* استمد المشرع في تقلين الطيران المدني الجزائري ، الأحكام العامة المتعلقة بالمسئولية التي يلحقها مستثمر الطائرة بالغير على السطح من نصوص اتفاقية روما ١٩٥٢ .

١)-أنظر : المادة ١٩٨ من الأمر ٠٧/٩٥ المتضمن تقنين التأمين الجزائري .

٢)-أنظر : القسم الثالث من الفصل الثاني و المتضمن التأمينات البحرية و الجوية (١٩٩ و ٢٠٠) ، حول مراقبة إلزامية التأمين و العقوبات

٣)-أنظر : المادة ١٩٥ من الأمر ٠٧/٩٥ المشار إليه أعلاه .

* يعني لفظ مستغل أو مستثمر الطائرة .

* إن كل مستعمل لطائرة و لو عن طريق الإيجار ، يعتبر ناقلا جويا .ما يعادل نصف أسطول شركة الخطوط الجوية الخليفة عبارة عن طائرات مستأجرة .

١٩٥٢ يعتبر مسئولا عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض و ملزم بالتأمين ، سواء كان مالكا للمركبة أو مؤجرا لها ، ناقلا متعاقدا أو ناقلا فعليا .

ثانيا / أهمية التأمين : ثار جدل حاد بين الدول المؤتمرة في لاهاي عام ١٩٥٥ حول كيفية ضمان حقوق ضحايا الطيران. و صدرت توصية بذا الشأن ، تتضمن النظم الكفيلة بضمان حقوق هؤلاء سواء بواسطة التأمين الإجباري أو الضمانات التي تقدمها البنوك . و يقوم التأمين من مسئولية الناقل الجوي بدور هام و ذلك بعد مضاعفته الحد الأقصى للتعويض ، و هذا لإعطاء ضمان أكثر لضحايا مخاطر الطيران و ذوي حقوقهم .و يعمل التأمين من المسئولية في مجال النقل الجوي على التوفيق بين حركية نشاط النقل الجوي و ضمان حصول ضحايا حوادث الطيران على التعويضات المحددة .و الواقع أن التأمين من مسئولية الناقل الجوي إذا تضاعف و ازدهر و ازدادت أهميته ، فذلك بفضل نسبة الحوادث أو بالأحرى المخاطر التي قلت بفعل التقدم التكنولوجي الذي أحرزته البشرية في مجال الطيران و الذي أسهم في استبعاد مخاطر السفر بالطائرات .

في هذا الصدد تشير الإحصائيات التي قامت المنظمة الدولية للطيران المدني ECOAE، أن الأرباح الصافية لشركات و مؤسسات الطيران للدول المدعمة لهذه المنظمة ، بلغت سنة ١٩٧١ حوالي ١٠٦ مليون دولار بنسبة ٥% من الأموال. و أن ٢٧ % من الشركات التي تعمل في قطاع النقل الجوي تمتلكها شركات أمريكية تحظى بدعم مالي كثير من قبل الدولة التابعة لها .(١)

و تشير أيضا نفس الإحصائيات ، بأن أكبر نسبة أرباح صافية حققتها شركات التأمين ، تعود أساسا من التأمين الجوي عموما و تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي بشكل خاص .

في الجزائر مثلا ، تفيد الإحصائيات المتعلقة بتأمين مسئولية الشركة الجزائرية للخطوط الجوية ما بين سنة ١٩٩٤-١٩٩٨ إلى أن نسبة الأضرار المضمونة ، بلغت نسبة 27.57% و تمثل هذه النسبة ما قيمته بالدولار ٥٠٩.٦٠٢ دولار أمريكي التزمت بدفعها شركات التأمين كتعويضات عن الأضرار ، نظير ما يقدر ب ٧.٩٣٠.١٢٦ دولار أمريكي تحصلت عليه شركات التأمين كأقساط تأمين مدفوعة .(٢)

---

١)- راجع : الـلة الفرنسية للنقل الجوي الدولي الصادرة سنة ١٩٩٢ ، المرجع السابق ذكره ، ص ١٢.

٢)-راجع : MERKOUCHE ABDELMADJID. Le risque aérien condition d’aviation et tarification précité page 34.

و أهمية التأمين تكمن أيضا في إجبارية التأمين ، في وقت أصبحت فيه قيمة الإنسان ضربا من ضروب الاختلاف بين الدول العظمى و الدول الفقيرة لتباين الآراء حول مقدار مبالغ التعويض . و أصبح التفكير في نظام قانوني يكفل التأمين و يضمن له التطور ضروري حتى لا يصبح المجتمع الدولي عرضة للعنصرية البشرية ، مادام أن هذا المجتمع هو المعني بالدرجة الأولى بتعويض ضحايا الطيران على المستوى الدولي .و نؤيد الفكرة التي جاء با الأستاذ أبو زيد رضوان و المتمثلة في إقامة هيئة دولية للتأمين الإجباري من مسئولية الناقل الجوي ، تعمل على نفس المستوى الذي تعمل به المنظمة الدولية للطيران المدني .

المطلب الثـاني

خصائـص التـأمين الجـوي

يتفق تأمين مسئولية الناقل الجوي مع بقية أصناف التأمين الأخرى في خصائص ، يمكن تصنيفها على هذا النحو :

- أولا : الخطر .
- ثانيا : الضمان .

أولا / الخطر في **التأمين الجوي :**يتميز الخطر في التأمين الجوي بخصائص تميزه عن بقية أصناف التأمين الأخرى .و علة ذلك أن الخطر يستمد تلك الميزات من طبيعة النقل الجوي الذي يتصف بالشمولية و الدولية . ومن أهم خصائص الخطر في التأمين الجوي :

- التعدد و التنوع .
- السرعة في التطور .
- التعويضات المشتركة في حالة وقوع حادث .(١)

١) تعدد الخطر في **التأمين الجوي و تنوعه :** يتميز النقل الجوي بالشمولية و الدولية ، و نظرا لتعدد و اختلاف مجالاته فإن الخطر الجوي متعدد و متنوع .و ثمة تكمن العلاقة الوطيدة بين النقل الجوي و الخطر المترتب نتيجة قيام مسئولية الناقل الجوي . و يمكن تقسيم مجال النقل الجوي وفق تقنين الطيران المدني الجزائري رقم ٩٨-٠٦ المؤرخ في ١٩٩٨/٠٦/٢٧ إلى أربعة أقسام .(٢)

---

1)- راجع : LOUIS CARTOU . le droit aérien , précité . p 376. p 1.

٢)-أنظر : الفصل السابع من تقنين الطيران المدني الجزائري و تحت عنوان : الخدمات الجوية ، مع الإشارة إلى أن أحكام تقنين الطيران المدني كما أسلفنا ، جلها مستوحاة من نصوص الاتفاقيات الدولية ، وارسو ، لاهاي ، مونتريال ، فيينا ، روما .

أ- القسم الأول : الخدمات الجوية للنقل العام : تعرف المادة ١١٠ من تقنين الطيران المدني الجزائري رقم ٠٦/٩٨ الخدمة الجوية العامة بالخدمة المنتظمة ، و هي الخدمة التي تتولى النقل المهني عن طريق سلسلة من الرحلات الموجهة للنقل بين مطارين أو عدة مطارات .و قد تكون الخدمة العامة غير منتظمة و هي تلك الرحلات التي لا تخضع للمقاييس الواردة في المادة ١١٠ و المتعلقة دائما بالنقل المهني (١)، و تنقسم الخدمات الجوية العامة إلى دولية و داخلية .و حسب نص المادة ١١٢ من نفس التقنين ، تعتبر الخدمة الجوية دولية عندما تربط مطارا جزائريا بمطار أجنبي . و تسمى داخلية حسب الفقرة الثانية من هذه المادة ، عندما تربط مطارين بالتراب الوطني .

ب- القسم الثاني : خدمات العمل الجوي : و تعرفها المادة ١٢٤ من نفس التقنين ، بمجموعة الرحلات التي تتم بمقابل و التي تستهدف :

- التقاط مناظر جوية و فوتوغرافية أو سينماتوغرافية ، و مواصفات الخطر في هذا النوع من النشاط الجوي يختلف عن الخطر المتحقق في حالة تنفيذ كشوف جيوفيزيائية و طبوغرافية جوية أو حالة النقل الجوي للأشخاص على المستوى الداخلي . و من أهم خدمات العمل الجوي أيضا :
- قذف مستحضرات أو مواد لأغراض فلاحية أو النظافة العمومية أو مكافحة الحرائق ....
- إنجاز مهام تربوية أو علمية و اشهارية .و من قبيل الخدمات المتعلقة بالعمل الجوي ، النقل العمومي أو ما يعرف بالطاكسي الجوي الذي يتسع لاثني عشر مسافرا و أيضا النقل الجوي الصحي .(٢)

ج- القسم الثالث : خدمات الطيران الخفيف :: و المقصود بذا النوع من الخدمات حسب نص المادة ١٢٦ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، جميع النشاطات التي تقوم با النوادي الجوية و مدارس الطيران و مراكز التدريب . و هذا النوع من الطيران يقتضي إبرام عقد تأمين يغطي أخطار الخسائر التي تصيب الغير على السطح و أيضا تغطية الأخطار التي يتعرض لها الأشخاص الذين يمارسون ضمنها الطيران بمحرك و بدون محرك و الإنزال بالمظلات .(٣)

---

١)- أنظر المادة :١١١ من تقنين الطيران المدني الجزائري .

١)- أنظر المادة :١٢٥ من تقنين الطيران المدني الجزائري .

١)- أنظر المادة :١٢٧ من تقنين الطيران المدني الجزائري .

د – **القسم الرابع :** الخدمات الجوي الخاصة :تعرفها المادة ١/١٢٨ من تقنين الطيران الجزائري :"تعرف كخدمات جوية خاصة ، جميع الرحلات التي يقوم با مالك الطائرة لحسابه الخاص ".

و يتعين على كل مالك و مستغل للخدمة الجوية الخاصة إبرام عقد تأمين لتغطية كل المخاطر التي يكون فيها مسئولا .(١)

٢) السرعة في **التطور :** أثر التطور التكنولوجي في مجال النقل الجوي الدولي على تطور نوعية الخطر و تعدده ، فبات من الصعب على شركات التأمين تقديم إحصائيات بشأن نسبة الأخطار المحتمل وقوعها.(٢)

٣) التعويضات المشتركة في **حالة وقوع حادث :** أحيانا يؤدي وقوع حادث واحد إلى ترتيب العديد من التعويضات ، تجتمع كلها في تعويض واحد تجسيدا لفكرة المخاطر المتمعة في حادث واحد. فتحطم طائرة بكل طاقمها مثلا من جراء سقوطها في منطقة سكانية ، و هلاك العديد من المنازل و وفاة الكثير من الأشخاص ، يرتب تعويضات مختلفة تتكفل با شركات التأمين .(تعددت التعويضات و الحادث واحد). يذكر بأن التعويض المقرر في حالة سقوط طائرة من نوع DC4 كان يقدر في سنة١٩٤٦بحوالي ٩٧٠ ألف دولار ليتحول و يصل سنة١٩٦٠ إلى٧ملايين و٢٥٠ألف دولار أمريكي ، و هي أعباء ثقيلة ملقاة على كاهل المكلفين بالتأمين .هذه الخصائص الثلاثة جعلت من التأمين الجوي ينفرد و يتميز عن بقية أصناف التأمين الأخرى ، ليشكل في الأخير نظام قانوني خاص به تحدده العناصر الثلاثة السالفة الذكر ، و ذلك بالنظر إلى تعدد و تطور عنصر الخطر . فأصبح التأمين الجوي يعرف بتأمين المخاطر أو الكوارث و هو مصطلح جديد عرفه هذا النوع من التأمين ، نتيجة للتطورات و المستجدات التي يشهدها قطاع النقل الجوي و التأمين الجوي .*

تناولت اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ و بنوع من التفصيل ، كل الضمانات الهادفة إلى تغطية مسئولية مستغل الطائرة و ذلك على غرار التأمين على أجسام الطائرة من جراء الأضرار التي تلحق با.

---

١)- أنظر : المادة ١٢٩ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧.

٢)- راجع : P. LOUIS CARTOU . le droit aérien , précité . p 376.

* و قد تأكدت هذه الخاصية بفعل الكوارث الجوية التي تحدث هنا و هناك من جراء سقوط طائرة ، أو اصطدام طائرتين نتيجة سوء الأحوال الجوية .
و الجدير بالأشرة إليه ، أن عقب تحطم الطائرات الأربعة في الولايات المتحدة في ١١ من شهر سبتمبر المنصرم ، التزمت شركة التأمين العالمية البريطانية LA LOYDS بتعويض شركات الطيران الأمريكية بأكثر من مليارين دولار أمريكي لضحايا تتلك المأساة من جراء العمل الإرهابي .

و جاء الفصل الثالث من هذه الاتفاقية تحت عنوان "الضمانات الهادفة إلى تغطية مسئولية المستغل ".
و يمكن تقسيم هذا الفصل إلى قسمين :

- القسم الأول : الإطار التنظيمي العام للضمان .
- القسم الثاني : الحقوق و الدفوع التي يتمتع با كل من مقدم الضمان و المستفيد منه.

١) الإطار التنظيمي العام للضمانات :لا يختلف الضمان الذي تستوجبه التشريعات الوطنية عن ذلك الضمان الذي استوجبته اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. و تنص الفقرة الأولى من المادة ١٥ من الاتفاقية على أنه يمكن لكل دولة متعاقدة أن تشترط التأمين من مسئولية مستغل الطائرة المسجلة في دولة متعاقدة أخرى .و على هذا النحو تكون اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، قد عدلت عن مبدأ وجوب التأمين الذي نصت عليه اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ ، و تركت المسألة جوازية للدول المتعاقدة في إلزام مستغل الطائرة الأجنبية التأمين من المسئولية أو إعفاؤه منها(١). و أما التأمين الجوي الذي تنظمه الاتفاقية و الذي يحق للدول المتعاقدة إشتراطه ، هو التأمين الذي يغطي مسئولية مستغل الطائرة .و تقضي الفقرة الثانية من المادة ١٥ من اتفاقية روما ١٩٥٢، بأن يجب اعتبار التأمين كافيا ،إذا كانت وثيقة التأمين صادرة من مؤمن مرخص له إما في الدولة المسجلة فيها الطائرة أو في الدولة التي يوجد با موطن المؤمن أو مركز أعماله الرئيس . بحيث يشترط أن تكون إحدى الدولتين قد تأكدت من سلامة أي يسر المؤمن (٢).و يعتبر التأمين الجوي غير كاف في حالة ما إذا كانت دولة التسجيل أو دولة موطن المؤمن غير متعاقدة في الاتفاقية ، و السبب في ذلك كما يتجلى من نص المادة ١٥ الفقرة الثالثة من الاتفاقية ، يعود إلى إجحاف المؤمنين المعتمدين في تحديد أقساط التأمين لو تركت المسألة لهؤلاء .(٣)

و يعتبر التأمين الجوي كضمان غير كاف في نظر اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ ، إذا امتنع المؤمن الجوي عن دفع مبلغ التعويض بالعملة الوطنية للدولة التي حكم لها بالتعويض و صدر حكم نائي بشأن ذلك ،فاعتبر معسرا إلى أن يتم بالوفاء (٤)

و حتى يظهر الضمان في صورة واضحة ، تشترط اتفاقية روما دائما حمل شهادة تأمين صادرة من المؤمن تفيد إجراء التأمين الجوي .

---

١)-راجع : د.محمود مختار بربري ، القانون الجوي ، وقت السلم ، المرجع السابق ذكره ، ص ٣٠٨ ،ف ٢ .

٢)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره، ص ٣١٨ ف ١.

٣)-أنظر : المادة ١٥ من اتفاقية روما ١٩٥٢ .

٤)- راجع : د. ثورت أنيس لأسيوطي ،مسئولية الناقل الجوي في القانون المقارن ، المرجع السابق ذكره ، ص ٤٠١، ف ١.

و في هذا الإطار تنص المادة ١٧٣ من تقنين الطيران المدني الجزائري :"يجب أن تقدم شهادة التأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية"(١) و السلطة المختصة كما جاء استنادا لنص المادة ١٥ الفقرة ٩ من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ ، هي السلطة المختصة لأعلى تقسيم سياسي للدولة المنوطة با رقابة نشاط المؤمن و المؤمن له أيضا . و جاء التشريع الجزائري على هدي و منوال اتفاقية روما عندما نص في المادة ١٩٨ من تقنين الطيران المدني ، على ضرورة التأمين على المراكب الجوي المسجلة في الجزائر و المستأجرة ، و هذا يعني التزام ألقاه المشرع الجزائري على كاهل الناقل الجوي بحمل الشهادة الدالة على قيامه بالتأمين .

أما المشرع المصري فقد خالف أحكام اتفاقية روما فيما يتعلق بالالتزام بحمل شهادة التأمين ، و ذلك بجعل المسألة جوازية حسب صياغة المادة ١٤١ من تقنين الطيران المدني المصري ، فتكون هذه السلطات بين خيار الفرض بحمل الشهادة السابقة الذكر أو عدمه .

كل هذه الأحكام تستهدف بالدرجة الأولى توفير الأمان لكل جهة مهددة بأخطار الطيران . لكن الالتزام بحمل الشهادة كضمان يوفره المشرع لكل ضحايا مخاطر الطيران ، لا يعكس الصورة الحقيقية لفكرة الضمان المقرر للمضرور ، و إنما لا بدا التأكد من إثبات المقدرة المالية للمؤمن .

٢) إثبات المقدرة المالية للمؤمن : من أجل حماية و ضمان مستحقات المستأمنين ، تذهب التشريعات الحديثة في مجال التأمين الجوي خصوصا و التأمين بكافة أنواعه عموما إلى فرض على شركات التأمين تكوين الاحتياطات ، تتمثل خاصة في احتياطي الأخطار السارية و احتياطي التعويضات تحت التسوية و احتياطي تقلبات معدلات الخسائر *. و فيما يخص إثبات المقدرة المالية لشركات التأمين نظم المشرع المصري في المادة ١٤١ من قانون الطيران المدني هذه المسألة بأن أجاز للسلطات المختصة طلب تقديم شهادة تثبت مقدرة المؤمن المالية تتكفل با الجهة المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة أو في الدولة التي يكون فيها محل إقامة المؤمن أو المركز الرئيسي لأعماله .(٢)

---

١)- أنظر : نص المادة ٢٢٧ من الأمر ٩٥-٠٧ المتعلق بالتأمين في الجزائر .

* يتمثل احتياطي التعويضات تحت التسوية في تفادي و تجنب البالغ اللازمة للوفاء بمبالغ التأمين عن حوادث وقعت و لم يسدد عنها مبلغ التعويض .أما احتياطي تقلبات معدلات الخسائر ، تقوم بتقديرها كل شركة على ضوء تجربتها في مراجعة تغيرات نسبة أقساط التأمين المدفوعة سنويا و مقارنتها .

٢)- أنظر : نص المادة ١٤١ من قانون الطيران المصري ، و يقابله نص المادة ٢٢٤ من الأمر ٠٧/٩٥ المتعلق بالتأمين في الجزائر .

و عن سير شركات التأمين في الجزائر تنص المادة ٢٢٤ من الأمر ٩٥-٠٧ المؤرخ في ٢٥ جانفي ١٩٩٥ و المتعلق بالتأمين ، على ضرورة إثبات المقدرة المالية للشركة و أن تكون كل شركات التأمين على اختلاف شكلها (شركة أشخاص بالتضامن ، التوصية ، شركة ذات مسئولية محدودة ، شركة مساهمة) قادرة في أي وقت على تبرير التقديرات المتعلقة بالالتزامات النظامية التي يتعين عليها تأسيسها . و تتمثل التزامات شركات التأمين في :

- الاحتياطات
- الأرصدة التقنية
- الديون

كما تتمثل أصول شركات التـأمين و المعادلة لتلك الإلتزامات في :

- لسندات و الودائع و القروض
- القيم المنقولة و السندات المماثلة
- الأصول العقارية

و الجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري تطرق إلى مسألة الإدلال على يسار المؤمن أو إعساره بشهادة تأمين أو وثيقة تأمين ، و أوجب من جهة ثانية على هذه الشركات نشر حصيلتها السنوية و حسابات النتائج في وثيقة التأمين للتأشير عليها من طرف إدارة الرقابة (١) و تتجسد إدارة الرقابة في مراقبة الدولة لنشاط التأمين بقصد حماية مصالح المؤمن لهم و المستفيدين من عقد التأمين .

و في هذا الصدد تنص المادة ٢٠٩ من الأمر ٩٥-٠٧ المتعلق بالتأمينات :"تمارس إدارة الرقابة مراقبة الدولة لنشاط التأمين و تدف إلى :

- حماية مصالح المؤمن لهم و المستفيدين من عقد التأمين بالسهر على شرعية عمليات التأمين و على يسار شركات التأمين أيضا .
- ترقية و تطهير السوق الوطنية للتأمين قصد إدماجها في النشاط الاقتصادي و الاجتماعي .
- و يقصد بإدارة الرقابة ، الوزير المكلف بالمالية الذي يتصرف بواسطة الهيكل المكلف بالتأمينات .

---

١)- أنظر : المواد ٢٢٤ إلى ٢٢٧ من الأمر ٩٥-٠٧ و المتعلق بالتأمين في الجزائر .

هكذا تتجسد رقابة الدولة لقطاع التأمينات ، بالتحقق من قدرة هذا القطاع على مواجهة الأعباء الملقاة على كاهله و أيضا حماية مصالح المستأمنين بالتأكد من صحة و قدرة شركات التأمين على تحمل التبعات في حالة تحقق الأخطار .

و في نفس الإطار ، لم يحدد المشرع الجزائري أحكاما خاصة بمراقبة الدولة للتأمين الجوي ، و إنما نص على أحكام عامة تنطبق على كافة أنواع التأمين بما في ذلك التأمين الجوي (١).و هذا خلافا للمشرع المصري الذي ميز بين إثبات مقدرة المؤمن المالية في التأمين على الطائرات المصرية و الطائرات الأجنبية . فأما بالنسبة للطائرات المصرية ، لا يعد الإشكال فيما يخص هيمنة الدولة المصرية على هذا القطاع بفعل ما تتمتع به من سلطات (الإشراف و الرقابة) على التأمين بشكل يضمن يسار شركات التأمين المكلفة بالتأمين الجو . أما الطائرات الأجنبية فيما يخص التأمين ضد المخاطر الجوية التي تتعرض لها خارج الإقليم المصري فلا رقابة مباشرة للسلطات المصرية على يسار المؤمنين ، لذلك يتعين الاكتفاء بالحصول على شهادة تفيد هذا اليسار من الجهة التي تكون لها الرقابة على الحالة المالية للمؤمنين فيها . *

و عليه كان من الضروري على المشرع الجزائري أن يلتفت إلى هذه المسألة و أن يضمن تقنين الطيران المدني بنصوص و مواد قانونية جديدة ، خاصة فيما يتعلق بالتأمين الجوي الذي خصه بثلاث مواد قانونية . و من جهة أخرى كان من المفروض أن يتناول أحكام الطائرات الأجنبية التي يمكنها العمل إلى جانب الشركات الوطنية في مجال النقل الجوي ، بالرغم من أنه نص : سواء كانت الطائرات الجزائرية مسجلة في الجزائر أو في الخارج كما هو الشأن بالنسبة لبعض شركات النقل الجوي التي تفضل التسجيل خارج الجزائر ، فإن التأمين على المسئولية إجباري في كلتا الحالتين .(٢)

٣) بدائل التأمين :هو نظام استحدثته اتفاقية روما ١٩٣٣ الخاصة بالمسئولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض ، و التي حلت محلها فيما بعد اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ ، و كانت الاتفاقية الأولى تجعل التأمين الجوي إجباريا و ترتب جزاءات صارمة لمخالفة الالتزام بالتأمين ، و هو عدم تمتع مستغل الطائرة بالحدود القصوى للتعويضات التي تضمنها الاتفاقية .

---

١)-أنظر : المواد من ٢٠٩ إلى ٢١٤ من الفصل الأول بعنوان : الأحكام العامة و الباب الثان بعنوان : مراقبة الدولة لنشاط التأمين .(الأمر رقم ٩٥-٠٧ المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥). و راجع أيضا للمزيد من التفاصيل : د. هاني محمد دويدار ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٩٤ ، ف ٢.

*الاشتراط ف هذه الحالة ،يعد مساس بسيادة الدولة الأخرى ، إذا تبين تدخل الدولة المصرية في تأمين الطائرات الأجنبية غير القانون .

٢)- أنظر ثانية : نص المادة ١٧١ من الأمر رقم ٩٥-٠٧ المتعلق بالتأمين في الجزائر .

و نظرا لاختلاف الدول فيما بينها حول مسألة إجبارية التأمين و إمكانية تقديم ضمانات أكثر فعالية من التأمين الجوي ، فأن اتفاقية روما الأولى تضمنت صورتين من صور بدائل التأمين الجوي : الوديعة النقدية و الكفالة المصرفية حسب نص المادة ٢/١٢ من نص هذه الاتفاقية .* و نظرا لفشلها بعد أن جعلت اشتراط التأمين جوازي للدول المتعاقدة و بالتالي استفادة مستثمر الطائرة من المسئولية المحدودة ، أضافت اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ صورة ثالثة تتمثل في كفالة دولة تسجيل الطائرة .

٤) صور بدائل التامين الجوي : و قبل أن نستعرض صور بدائل التأمين الجوي نسجل بأن المشرع الجزائري ، لم يول العناية اللازمة بهذه المسألة سهوا أو تجاهلا ، و هذا خلافا للمشرع المصري الذي أورد أحكاما خاصة تتضمن موقف هذا الأخير إزاء الصور الثلاثة التي حددتها اتفاقية روما ١٩٣٣ و ١٩٥٢ ، لكن هذا لا يعني إهماله لهذا القطاع أو عدم تقديمه الدعم عند اقتضاء الحاجة .* و حتى يتضح مفهوم بديل التأمين ، نستعرض هذه الصور الثلاثة الواحدة تلو الأخرى بالشرح و التحليل :

أ- الوديعة النقدية : التزام يقع على عاتق مستثمر الطائرة كضمانة بديلة للتأمين ، و يخير هذا المستثمر في أن يودع هذا التأمين النقدي في خزينة دولة تسجيل الطائرة المستثمرة أو في أحد المصارف المرخص لها بذلك من جانب هذه الدولة . و أسوة منه بالتشريعات الدولية ، أخذ المشرع المصري بما جاء في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ فيما يخص ايداع التأمين لدى خزينة الدولة التي تملك الأسطول الجوي و تتولى عملية النقل الجوي بنفسها أو بواسطة شركات مملوكة لها . و قد يتم الايداع لدى بنك مرخص له من جانب دولة تسجيل الطائرة ، لان من شروط الحصول على الترخيص بالطيران في اقليم دولة أخرى لأن يتفق التسجيل مع تسجيل الطائرة في الدولة التابعة لها.(١)

ب- الفالة المصرفية : و هي الصورة الثانية المقررة كبديل للتأمين الجوي . و فيها يجوز لمستثمر للطائرة الاستغناء عن التأمين الجوي بالحصول على كفالة أحد المصارف المرخص لها بذلك من

---

* من جملة الأسباب التي أدت إلى فشل اتفاقية روما الأولى ١٩٣٣ ، استعاضتها للتأمين بواسطة بدائل أخرى كالوديعة النقدية ، و الكفالة المصرفية .

* لعل من جملة الأسباب التي أدت تجاهل المشرع الجزائري الضمانات البديلة للتأمين ، هو اعتماد شركات التأمين في الجزائر على صيغة السيولة النقدية في حالة الوفاء بأقساط التأمين ، أو في حالة التعويض عن الأضرار .لكن لا يعني ذلك إهماله لقطاع النقل أو التأمين و إنما مراعاة للتوازن الاقتصادي بين كافة القطاعات ، حتى لا تتحمل الدولة أعباء كل قطاع في حالة حدوث كارثة .

١)-راجع : د.محمود مختار بربري ، قانون الطيران وقت السلم ، المرجع السابق ذكره،ص ١٨٦ و د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٧٩.

قبل الدولة المسجلة فيها الطائرة ، بحيث يتعهد البنك بتقديم مبالغ التعويض إلى المضرورين عند وقوع الحادث و قيام مسئولية مستغل الطائرة . و الوضع في الجزائر يجري على خلاف ما هو شائع في مصر ، لان الكفالة المصرفية التي تقدمها البنوك للمستثمرين في مجال النقل الجوي تتمثل في تلك الكفالة المقدمة في صورة قروض من طرف البنك أو مصرف معتمد في الجزائر عند اقتنائها طائرات جديدة . و في حالة التأمين على أجسام هذه الطائرات و حدوث كوارث جوية ، تقوم شركات التأمين بتعويض البنك الكافل بدلا من المكفول و هو مستثمر الطائرة عملا بم يجري به في مختلف دول العالم . أما أن يقوم البنك بتعويض المضرور من جراء حادث كان المستثمر مسئولا عنه ، فهذا غير معهود به في نظام التأمين الجزائري .

ج- كفالة دولة تسجيل الطائرة : تقوم مقام التأمين الجوي ، كفالة دولة تسجيل الطائرة التي تتعهد بمقتضاها بالوفاء بالتعويضات التي تلحق ذمة مستثمر الطائرة إذا لم يقم بالوفاء با . و هذا النوع من الكفالة يعد وسيلة فعالة لتشجيع الأسطول الجوي و تقويته ، كما يؤدي إلى تفادي أعباء مالية من جراء التأمين الجوي الذي يحول دون تطور قطاع النقل الجوي و عدم إمكانية الاستثمار فيه باعتبار أن مبالغ التأمين تخدم المؤمن بالدرجة الأولى .*و تقوم كفالة الدولة بتسجيل الطائرة ، حينما يصعب على شركات الطيران ذات الأصول المحدودة الحصول على كفالة بنكية و ذلك من أجل تحقيق التوازن بين ما تقتضيه متطلبات الاستثمار في مجال النشاط الجوي و ما تقتضيه الحاجة على توفير ضمانات فعالة للمضرورين من جراء الكوارث الجوية .(١) هذه العملية تبنتها أغلب التشريعات التي انتهجت النهج اللاتيني ، و عليه يتعين طرح هذه الأسئلة : لماذا لم تأخذ الجزائر بنظام بدائل التأمين الجوي ؟-هل معنى ذلك أنه لا يمكن أن تحل هذه البدائل محل التأمين الجوي ، أو أنا غير كافية و بالتالي يتعذر عليها القيام بدور التأمين الجوي ؟- إذا كان المشرع الجزائري لم يتناول هذه المسألة ، فهذا لا يعني تجاهله لهذين القطاعين الحساسين . و الدولة لا يمكن أن يفلت منها زمام المراقبة لأي قطاع استراتيجي دون أن تقدم لهذا الأخير الدعم الكافي في حالة حدوث كارثة ، أو عجز من جانب هذا الأخير في مواجهة أي ظرف صعب .

- يعد قطاع التأمين من القطاعات الحساسة ذات الطابع الاقتصادي و التجاري . و هو كسائر القطاعات التجارية يستهدف الربح بالدرجة الأولى . هذا من جهة ، و من جهة ثانية لا يعني بالضرورة أن يكون المؤمن المستفيد الوحيد من عملية التأمين . فالتزام شركة التأمين الدولية البريطانية la loyds بتعويض شركات الطيران الأمريكية من جراء تحطم الطائرات الأربعة التابعة لها ، دليل على أن التأمين يخدم جميع

١)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٩٩.

و اعتماد نظام بدائل التأمين الجوي كما سبق شرحه ، يؤدي إلى تقوية نشاط النقل الجوي على حساب نشاط التأمين . و بما أن قطاع التأمين عموما و التأمين الجوي بصفة خاصة يوجدان تحت رقابة الدولة عن طريق الأجهزة المكلفة بالمراقبة و التابعة لوزارة المالية ،فإن الجزائر تعتمد على هذا القطاع دون التفكير في بديل له ، خاصة إذا علمنا بأنه يوجد في وضعية مقبولة بعد دخوله تجربة اقتصاد السوق التي أثرت على هذا القطاع كما أثرت على غيره من القطاعات الاقتصادية الأخرى .(١)

د- مبررات نظام بدائل التأمين :يلعب نظام بدائل التأمين دورا أساسيا في مجال ضمان الوفاء بالتعويض لكل ضحايا الكوارث الجوية ، رغم عدم تناوله من طرف اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩. و على عكس سابقتها نصت اتفاقية روما في المادة ١٧ منها ، على ضرورة تخصيص الضمان للوفاء بالتعويضات و تقرر للمضرورين أولوية على المبالغ المكونة لهذا الضمان . و تحصر الفقرة الثانية من هذه المادة حالات اعتبار الضمان كافيا للوفاء بالتعويضات (٢) :

- **حالة استغلال طائرة واحدة :** الضمان الكافي يساوي الحد الأقصى للتعويض الواجب التطبيق في المادة ١١ من اتفاقية روما ١٩٥٢ .

- **حالة استغلال أكثر من طائرة :** الضمان الكافي يساوي إجمالي المبالغ المستحقة عن الطائرتين اللتين يطبق بشأنهما أعلى الحدين .

- **زيادة الضمان** في **حالة رفع دعوى المطالبة بالتعويض على مستغل الطائرة :** و يشترط أن تكون قيمة المطالبة لا تتجاوز الحد الأقصى للتعويض الواجب التطبيق ، كما يجب الإبقاء على زيادة الضمان إلى أقرب الأجلين : الوفاء بالتعويض أو رفض الدعوى نائيا . و يمكن القول بكفاية قيم الضمانات البديلة إذا كانت في حدود التعويضات التي تغطيها عقود التأمين الجوي سواء تعلق التأمين بالمسئولية عن الأضرار التي تلحق بملتقى الخدمة أو المسئولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض . (٢)

المشرع الجزائري و إن لم يتبنى نظام بدائل التأمين ، فإنه تناول الضمان في التأمين الجوي و اشترط أن يكون الضمان بالتعويض يساوي المبلغ المؤمن عليه و في حدود المسئولية المحدودة .(٢)

---

١)-راجع : LEILA ABDELADIM les privatisations d'entreprises publiques dans les pays du maghreb.MAROC-ALGERIE-TUNISIE les éditions internationales Réghaia ALGER p 61.

٢)-راجع : د.محمود مختار بربري ، قانون الطيران وقت السلم ، المرجع السابق ذكره،ص ٢٩٧.

٣)- أنظر : المادة ١٧٢ من تقنين الطيران المدني الجزائري لسنة ١٩٩٨.

المبحث الثاني

تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي

في سياق استعراضنا لمجال تطبيق المسئولية المدنية عموما ، قلنا بأن التأمين يشمل المسئولية العقدية للمؤمن له و التقصيرية على حد سواء . و في تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي ، نتطرق لتأمين المسئولية العقدية و المسئولية التقصيرية في المطلب الأول بعنوان نظم تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي . أما المطلب الثاني ، فسوف نخصصه لمبررات تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي و الآثار المترتبة عنه .

المطلب الأول

نظم تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي

لم تتعرض اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بمختلف التعديلات التي تواترت عليها منذ لاهاي و إلى غاية مؤتمر جواتيمالا لنظم تأمين مسئولية الناقل الجوي ، و ذلك على خلاف اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ بشأن الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض التي تسبب فيها .(١)

و سواء تعلق الأمر بالمسئولية التعاقدية إزاء الأشخاص أو البضائع أو التقصيرية إزاء الغير على سطح الأرض من جراء الأضرار اللاحقة بهم ، فإن المؤكد عليه في معظم الدول هو ضرورة إقامة نظام تأمين لمسئولية الناقل الجوي إما لصالح المسافرين تبرمه شركات أو مؤسسات الطيران اختيارا بغية الضمان لهؤلاء و ذوي حقوقهم حصول على تعويضات دون اللجوء إلى القضاء . أو تبرمه شركات الطيران لصالحها بهدف ضمان تغطية المطالبات الناشئة عن مسئولياتها المدنية اتجاه الركاب أو ورثتهم أو الغير .(٢)

أولا / نظام التأمين التلقائي الفردي للمسافرين :ظهر هذا النوع من التأمين في سنة ١٩٢٥ و المبادرة تعود لشركة الطيران الألمانية LUFTUANSA ، حيث كانت أول شركة طيران تبرم وثيقة تأمين لصالح المسافرين ثم انتشر بعد ذلك في مختلف دول العالم (٣).

---

١)- أنظر : المادة ١٥ من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ .

٢)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره ، ص ٣٧٦ ، ف ٢ .

٣)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢١٢ ف ٣.

و ساهمت شركة AIR FRANCE للطيران في بلورة و تحسين أحكام التأمين التلقائي الفردي ، حتى أصبحت وثيقة التأمين الفرنسية نموذجا تأخذ به العديد من الدول كسويسرا و إيطاليا و إنجلترا و الدول العربية كمصر و الجزائر . و يتمثل هذا التأمين في تغطية الأضرار التي تلحق بالمسافرين ، بحيث يكون لهم الحق في الحصول على التعويض مباشرة من المؤمن بشرط موافقة المضرور كتابيا على التنازل عن الدعوى مسئولية الناقل الجوي و الدعوى المرفوعة ضد المؤمن (١). و من أهم خصائص التأمين التلقائي الفردي أنه تأمين يقرر حقا للمضرور في التعويض تلقائيا دون حاجة إلى مطالبة . و يشرح الأستاذ أبو زيد رضوان معنى "التلقائية" في هذا النوع من التأمين :- ليس المقصود بالتلقائية أنه يرفض بطريقة ميكانيكية لأن من حق المسافر أو ورثته اللجوء إلى دعوى المسئولية طبقا لأحكام اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ و تعدبلاتا و إنما يعني أن المسافر أو الورثة ، يستطيع الاستفادة من هذا التأمين الاختياري و الحصول على تعويض بمجرد إعلان الرغبة في ذلك و تنازله صراحة عن دعوى المسئولية دون الدخول في أية مناقشات حول ملابسات مسئولية الناقل حتى لو كانت مشبوهة بإهمال . و يستطرد الأستاذ أبو زيد رضوان في الشرح ، و تعني فردية هذا التأمين أنه تأمين شخصي يتم أساسا لصالح المسافرين و ورثتهم و لا تنطبق أحكامه إلا على المسافر فردا أو ورثته ، الذي يعلن عن رغبته في الاستفادة منه مع تنازله الصريح عن دعوى المسئولية .(٢)

١) نطاق التأمين التلقائي الفردي : يتحدد نطاق التأمين من خلال مجال سريانه في الزمان و المكان ، و من حيث الأخطار التي يقوم بتغطيتها و مبالغ التعويض المضمونة.و يبدأ سريان نطاق التأمين من زمان و مكان بدء تنفيذ الخطوات الأولى لعملية النقل الجوي إلى غاية نايتها .بمعنى أن عملية النقل تبدأ منذ البداية التمهيدية للسفر ، بنقل المسافرين بحافلات من مركز المدينة إلى مطار الذهاب و إلى غاية مطار الوصول حتى وسط المدينة .(٣)

و يغطي هذا التأمين كافة الأضرار التي يتعرض لها المسافر خلال الرحلة و بحدها الأقصى المحدد في اتفاقية VARSOVIE لسنة ١٩٢٩و البروتوكولات المعدلة لها.و حسب بروتوكول LA HAYE لسنة١٩٥٥،فإن الحد الأقصى للتعويض المضمون للمسافر أو ورثته هو مبلغ ٢٥٠ألف فرنك ، و يتحقق التعويض حالة وفاة الراكب أو تعرضه لعجز تام .و إذا كان العجز نسبيا يحدد جدولا مناسبا و موازيا لحجم و نسبة العطب الجزئي و الدائم في نفس الوقت .

---

١)- راجع : د. أبو زيد رضوان ،القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص ٣٦٥ ، ف ١ .

٢)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، المرجع سبق ذكره ، ص ٣٧٨ ، ف ٣ .

٣)- راجع : HENRI MATOUK. Les assurances aériennes , paris , 1971 , p 189.

٢) الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الفردي : لا تزال طبيعة هذا النوع من التأمين تثير جدلا فقهيا و قضائيا حادا . و يرى البعض من الفقه بأن التأمين يعد نوعا من التصالح الذي ينهي نزاع قائم بين الضحية و المسئول شريطة تنازل الضحية عن دعوى المسئولية بمجرد حصوله على التعويض ، و من أهم المدافعين عن هذه الفكرة الفقيه الفرنسي ليمون .لكن التصالح أو المصالحة هي عقد يتعين لصحته توافر أهلية الأداء و أهلية التصرف و هذا ما يفقد عقد الصلح في هذه الحالة طابعه التعاقدي ، إذا تعلق الأمر براكب ناقص أو منعدم الأهلية أو كما قام الفقيه دقراف ردا على فكرة الفقيه ليمون .(١)

و ذهبت طائفة أخرى من الفقه مؤيدة ببعض الأحكام القضائية إلى اعتبار هذا النوع من التأمين اشتراط لمصلحة الغير ، تكون فيه شركة الطيران الجوي بمثابة المشترط و شركة التأمين المتعهد و المسافر أو ورثة المستفيد .و نادى بذه الفكرة الفقيه الفرنسي دوجوجلار فيما يرى الفقيه بوريكان بأنه تأمين على الحياة تبرمه شركة الطيران لحساب المسافر .*

٣) موقف المشرع الجزائري من التأمين التلقائي الفردي : يعتبر المشرع الجزائري هذا النوع من التأمين اختياري بمقارنته مع تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي . فيقوم الناقل الجوي بإدراج شروط في تذكرة السفر ، و بمجرد أن يمتثل لها الراكب و كأنه قبل بذلك التأمين .

و لم يرد في تقنين الطيران المدني الجزائري رقم٩٨-٠٦ و المؤرخ في٢٨جوان ١٩٩٨ما يفيد أن المشرع اعتمد نظام التأمين التلقائي الفردي للركاب المنقولين جوا نظرا ، لأنه يعتبر هذا النوع من التأمين صنف من أصناف التأمين على الأشخاص (Assurance de personne) يخضع لنفس الشروط العامة التي تحكم التأمين الفردي من الحوادث الواقعة جوا ،بحرا و برا.و في هذا الصدد تنص المادة ٦٢من الأمر ٩٥ -٠٧ المؤرخ في٢٥جانفي ١٩٩٥:"يمكن أن يتخذ التأمين على الأشخاص شكلا فرديا أو جماعيا .عقد التأمين الجماعي ، المسمى تأمين الجماعات هو تأمين مجموعة أشخاص تتوفر فيهم صفات مشتركة و يخضعون لنفس الشروط التقنية في تغطية خطر أو عدة أخطار منصوص عليها في التأمين على الأشخاص .لا يمكن أن يكتتب عقد التأمين الجماعي إلا شخص معنوي أو رئيس مؤسسة ما ، قصد انخراط المستخدمين" .(٢)

---

١)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٣٨٢ و ٣٨٣ .

* التأمين على الحياة ، نوع من أنواع التأمينات على الأشخاص . و بالنسبة لبعض الفقهاء هو استحداث لقواعد و مفاهيم جديدة في التقسيمات التقليدية لأنواع التأمين . و في التشريع الجزائري ، هو تأمين على الأشخاص إذا إشترطه الناقل لمستخدميه .و هو تأمين جوي إذا اشترطه للمتعاملين معه من مسافرين شريطة تنازل هؤلاء عن كل متابعة ودية أو قضائية اتجاه الناقل بصفته مسئولا أو المؤمن بصفته متعهدا بالضمان .

٢)- أنظر : المادة ٦٢ و ما يليها من الأمر رقم ٠٧/٩٥ ، المتعلق بالتأمين في الجزائر .

ومن جملة الأخطار التي يغطيها تأمين الأشخاص كما ورد في نص المادة ٦٣من نفس الأمر :

- الأخطار المرتبطة بمدة الحياة البشرية .
- الوفاة إثر حادث .
- العجز الدائم الجزئي أو الكلي .
- العجز المؤقت عن العمل.و نظرا لوجود مشترط و متعهد و مستفيد،فإن المادة٦٠من الأمر٩٥-٠٧

تعرف تأمين الأشخاص بأنه اتفاقية احتياطية بين المؤمن و هو المتعهد و المؤمن له و هو المشترط ، يلتزم بموجبها المؤمن بأن يدفع للمكتب أي المشترط نفسه أو المستفيد أي المضرور أو ورثته مبلغا محددا رأسمالا كان أو ريعا نسبة للعجز الدائم الكلي أو المؤقت في حالة وقوع الحادث .و بشأن تعيين المستفيد كما سبق توضيحه في مجال التأمين على الأشخاص و فيما يخص التأمين التلقائي الفردي ، تنص المادة٧٧الفقرة الأولى من الأمر٩٥-٠٧ المشار إليه أعلاه :"تصبح تعيين المستفيد قطعيا بمجرد موافقته الصريحة أو الضمنية".(١)

و تتجسد هذه الموفقة بعد وقوع الحادث و تنازل المستفيد كما أسلفنا سابقا عن دعوى المسئولية ، و بقبوله في الرجوع وديا على المؤمن بالمبلغ المحدد في الضمان دون رجوعه على المؤمن له المسئول المدني في الا اع .

و هكذا يكون المشرع الجزائري قد اعتمد هذا الأسلوب أي التأمين التلقائي الفردي لصالح المسافرين من الناحية العملية ، دون أن يحدد له الإطار القانوني و التنظيمي كما فعل بالنسبة لتأمين المسئولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الأمتعة. و هو من جهة أخرى ينوي إحالتنا ضمنيا إلى الأحكام العامة المتعلقة بتأمين الأشخاص الواردة في الفصل الثالث من الباب الأول و المتضمن التأمينات البرية .(٢)

ثانيا / نظام تأمين المسئولية العقدية و التقصيرية للناقل الجوي :على خلاف النظام الأول الذي يتوقف على مدى قبول المضرور في التنازل عن دعوى مسئولية الناقل الجوي ،فإن هذا النظام لا يثير صعوبات تطبيقية نظرا لأن أحكامه هي تطبيق لقواعد و أحكام تامين المسئولية المدنية بوجه عام .

و نجد الكثير من الدول في هذا الا ال تفضل نظام تأمين مسئولية الناقل الجوي على حساب التامين التلقائي الفردي ، نظرا للأعباء التي تتحملها شركات الطيران و أيضا لان في النظام الأول يصعب على الناقل الجوي التخلص من المسئولية بدفعها أو استبعادها .

---

١)- أنظر : المادة ٧٧ من الأمر رقم ٠٧/٩٥ ، المتضمن تقنين التأمين في الجزائر و المادة ٦٠ من نفس الأمر.
٢)- أنظر : المادة ٦٣ من الأمر المشار إليه أعلاه .
١)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ذكره، ص٣٢٣.

أيضا من جملة الأسباب التي أدت بشركات الطيران إلى الإحجام عن النوع الأول من التأمين ، أن المسافرين أو ورثتهم يرفضون الاستفادة من هذا التأمين خشية منعهم من متابعة الناقل الجوي قضائيا و الاستفادة من المسئولية غير المحدودة للناقل الجوي و هذا أضمن لحقوقهم من التسوية الودية الذي يعرضها التأمين التلقائي الفردي .و أهم صور تأمين المسئولية المدنية بوجه عام :

- تأمين المسئولية العقدية .
- تأمين المسئولية التقصيرية .

١) تأمين المسئولية المدنية العقدية :يتحدد نطاق تأمين المسئولية المدنية العقدية في مجال نقل الأشخاص و نقل البضائع و الأمتعة .

أ- تأمين المسئولية المدنية العقدية اتجاه المسافرين :يعد هذا التأمين صورة من صور التأمين الإجباري الملقى على كاهل الناقل الجوي .بحيث يتحمل الناقل الجوي وفقا لأحكام اتفاقية وارسو و الاتفاقيات المكملة و المعدلة لها المسئولية ع كافة الأضرار اللاحقة بالمسافر ، سواء كان هذا الناقل ناقلا متعاقدا أو فعليا كما جاء في اتفاقية جودالاخارا لعام ١٩٦١ . (١)

و باستثناء نظام التأمين التلقائي كما أسلفنا ،فأن العديد من الدول تستعمل هذه الصورة الشائعة و العادية في تأمين المسئولية المدنية العقدية ، و هي اكتتاب عقد تامين المسئولية بنفس الطريقة و استنادا لنفس أحكام عقود تأمين المسئولية المدنية للناقل البري أو الناقل البحري .بمعنى، إذا تحقق خطر معين من جراء وقوع حادث و ألحق أضرارا بالمسافر يتعين على الضحية أو ذوي حقوقه في حالة طلب الحصول على التعويض إثبات خطأ المسئول و الآثار المترتبة عنه .(٢) و من بين هذه الشركات ، شركات الطيران الأمريكية و التي ترى في هذه الصورة من التأمين الوسيلة الكفيلة لضمان التعويض .

هناك صورة ثانية من صور تأمين المسئولية العقدية إزاء المسافرين ،تبنتها شركات أخرى للطيران و تتمثل في الحد الأقصى للتعويض الوارد في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩، و فيها لا يلزم المضرور أو ورثته تقديم الدليل على خطأ الناقل و إنما التأكيد على وجود ضرر . وتأمين مسئولية الناقل الجوي إزاء المسافرين المنقولين عبر مركبته ، عقد تلتزم بمقتضاه شركة التأمين (المؤمن لديه) بضمان الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل الجوي من جراء ملاحقة و مطالبة المسافرين أو ذوي حقوقهم عن طريق دعوى المسئولية ، مقابل أقساط يدفعها هذا الناقل .

---

١)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٢٧٩ ،ف ١.

٢)- راجع : P. LOUIS CARTOU . le droit aérien , précité . p 382.

و هو أيضا عقد يبرمه الناقل الجوي لصالحه الخاص ، بمعنى تامين الأضرار التي تلحق الناقل شخصيا نتيجة تحريك دعوى المسئولية عليه و ما يترتب عنها من دفع مستحقات و تعويضات .و لذلك يعتبر هذا النوع من التأمين تأمين يؤكد المسئولية و لا ينفيها على حد تعبير الفقيهان بيكار و بيسون لأنه تأمين أضرار .(١)

ب- تأمين المسئولية العقدية اتجاه البضائع : على غرار عقد تأمين المسئولية المدنية على المسافرين ، يلجأ الناقل الجوي إلى اكتتاب عقد تأمين على الأمتعة و البضائع المشحونة جوا في حدود المسئولية المقررة في اتفاقية وارسو لسنة١٩٢٩. و يعتبر تأمين مسئولية الناقل الجوي العقدية اتجاه البضائع تأمينا إلزاميا ، بحيث تتفق التشريعات الحديثة في مجال التأمين من جراء قيا مسئولية الناقل الجوي المدنية على ضرورة أن يقوم كل مستثمر لطائرة تعمل في إقليم معين بتأمين مسئوليته عن الأضرار التي تصيب الركاب و الأمتعة و البضائع الموجودة على متن الطائرة .و يلتزم الناقل الجوي بتقديم قيم البضائع المشحونة عبر مركبته ، و من خلال هذه القيم المذكورة يلتزم المؤمن بالتعويض في حالة تحقق الخطر شريطة عدم تجاوز المبلغ المستحق للتعويض قيمة البضاعة المصرح بها من طرف المؤمن له .*

٢)- تأمين المسئولية المدنية التقصيرية للناقل الجوي : هو تامين مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الغير على سطح الأرض . و هذا التأمين يجد مصدره في القانون و ليس في العقد كما هو معلوم في عقد تأمين المسئولية على الأشخاص المسافرين ، الأمتعة أو البضائع .و نظرا للمخاطر المترتبة على استثمار الطائرة و إلحاقها أضرارا بالغير على وجه اليابسة ، فإن اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ تناولت أحكام هذا النوع من التأمين و أفردت له تنظيما خاصا.(٢)و خشية منها في أن يؤدي التأمين في هذا النوع من المسئولية ، وهو أخطر أنواع المسئولية المدنية في مجال النقل الجوي لما يلحق بالغير على سطح الأرض من ضرر على شخصه أو ماله إلى تحديد أقساط التأمين أو شروطه من طرف مؤمنين على نحو مجحف ، سعت الاتفاقية كما ثبت في المادة ١٥ الفقرة ٣ منها إلى استبعاد أن يكون الترخيص الممنوح للمؤمن صادرا عن دولة السطح .(٣)

و لعل العبرة من وراء هذا الاستبعاد ، حماية كل مضرور في أية دولة حلقت الطائرة عبر أجوائها .

---

١)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص 316 ف 2.

* تحسب أقساط التأمين الواجبة على المؤمن له على أساس قيم البضائع المصرح بها من طرف هذا الأخير .

٣)- راجع : د.هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص ٣٠٦ ف ٤.

٤)-أنظر: المادة ١٥ من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢.

من التعويض البخس الذي يمكن أن يتقرر له أو لذوي حقوقه لو كان الترخيص من جانب الدولة التي وقع فيها الضرر .و نظرا لخطورة هذا النوع من المسئولية لما ينجر عنها من مخاطر جسيمة، فقد كانت اتفاقية روما أكثر تسديدا مع المؤمنين و المستأمن عليهم بشأن الضمانات المقدمة لضحايا هذه الحوادث .

المطلب الثاني

مبررات تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي

و الآثار المترتبة عنه

اصبح تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي إجباريا ، في الوقت الذي انتشر فيه التأمين و تيسر على شركات التأمين حساب تغطية تلك المسئولية استنادا للحد الأقصى للتعويض المحدد في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩.و من أجل توضيح أكثر ،نتناول مبررات تأمين هذه المسئولية من جهة و من جهة ثانية الآثار المترتبة عن هذا التأمين .

أولا / مبررات تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي :تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي ، عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن ضمان الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل الجوي من جراء قيام دعوى المسئولية من طرف الضحية أو ذوي حقوقه .و يهدف هذا التأمين إضافة إلى ضمان الناقل الجوي من رجوع المسافر أو ورثته بدعوى المسئولية –يعرف هذا النوع من التأمين بتأمين المسئولية-(١) ضمان الضرر الذي يلحق الناقل الجوي من الآثار السلبية الناشئة عن دين ، يثقل ذمة هذا الناقل المالية و هو بذلك تأمين دين إلى جانب تأمين مسئولية .و على هذا الأساس يمكن القول بأن طبيعة تأمين المسئولية المدنية هي طبيعة تعويضية :

- تأمين أضرار assurance de dommages
- تأمين دين assurance de dette

و استنادا لهذه الطبيعة التعويضية لتأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي ، فان المضرور لا يستحق من التعويض إلا ما يتفق مع الضرر الفعلي سواء كان المضرور المؤمن له ، أي الناقل الجوي أو الغير أو المسافرين و ذوي حقوقهم أو أصحاب البضائع .

---

١)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص ٣٨٨ ، ف ٣ .

و يلعب هذا الضمان دورا مزدوجا . فهو من جهة يضمن أصول الناقل الجوي من جراء تحريك دعوى المسئولية ضده ، و من جهة ثانية يكفل حقوق الضحايا في الحصول على التعويضات المقررة من طرف المؤمن عن طريق الدعوى المباشرة .(١) و يتحدد نطاق تطبيق تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي طبقا للشروط المتفق عليها و المدرجة في وثيقة التأمين بين المؤمن و المؤمن له .و تغطي هذه الوثيقة كافة طلبات التعويض المقررة لكل مسافر يحمل تذكرة سفر أو ورثته سواء عن الأضرار التي تؤدي إلى الوفاة أو الإصابة أو تلف أو فقدان الأمتعة أو البضاعة.*
و إزاء تحديد التعويض المقرر في اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩ بالنسبة لمسئولية الناقل الجوي ، يجري العمل به على مستوى شركات التأمين و شركات الطيران على تحديد المبالغ ، إما عن طريق الحد الأقصى المقرر لكل مسافر كما هو وارد في وثيقة التأمين الفرنسية أو عن كل حادث و في هذا الشأن تختلف مبالغ التعويض باختلاف نوع الطائرة و عدد مقاعدها . و الملاحظ أن وثيقة التأمين الجزائرية لا تختلف عن وثيقة التأمين الفرنسية و لا المصرية ، و كلها وثائق تضع في الاعتبار صيغا يترك الاتفاق بشأنا للمؤمن و المؤمن له شريطة عدم تجاوزها للحد الأقصى المحدد في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ و بروتوكول لاهاي المحدد لها سنة ١٩٥٥ .
و يستبعد من نطاق التأمين الأخطار التي تترتب عن الحرب أو الغزو الخارجي أو الاضطرابات الأهلية و حالة المصادرة و التأميم فضلا عن استعمال الطائرة في الحدود الجغرافية التي لا يغطيها التأمين . و كل هذه الأخطار غير مضمونة يرد ذكرها بطبيعة الحال في عقود التأمين التي تقدم نسخة منها للمؤمن له .(٢)

ثانيا / الآثار المترتبة عن التأمين : تنعكس آثار التأمين على المسئولية نظرا للعلاقة التبادلية بين مسئولية الناقل الجوي و التأمين عليها . و الجدير بالملاحظة أن تأمين المسئولية قطع شوطا كبيرا في التفوق على نظام المسئولية و من ثم التفكير في إحلاله محل هذه المسئولية .*

١) العلاقة التأثيرية بين مسئولية الناقل الجوي المدنية و بين التأمين عليها : إن مصدر هذه العلاقة طبيعية مسئولية الناقل التي ساهمت في تطوير مفهوم التأمين . و يتجلى هذا التأثير في وضع شركات

---

١)-أنظر : المادة ٣٥ من القانون الفرنسي للتأمين لسنة ١٩٣٠.

* تتضمن وثيقة التأمين كافة الشروط المتعلقة بكيفية التعويض في حالة الإصابة أو الوفاة و نسب التعويض المحددة سلفا .

٢)- أنظر : الشروط العامة التي تسبق عملية إبرام عقد التأمين و التي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها و الأخطار المستبعدة من نطاق التأمين يمكن أن يشملها التأمين و لكن لخطورتا ، يشترط الزيادة في مبلغ التأمين و أن تكون هذه الزيادة باتفاق طرفي عقد التأمين .

*رؤية مستقبلية لامكانية إحلال التأمين محل المسئولية و هي الفكرة التي ينادي با أنصار التأمين و المؤيدين لنظام تأميني يقوم مقام المسئولية .

التأمين معايير للتعويض ، يجب أن تتطابق فيها مبالغ التأمين المقدمة لتغطية الأضرار مع الحدود القصوى للتعويض . و تأتي العلاقة بين المسئولية و التأمين في مجال النقل الجوي من حيث تلاقي أهداف كل منهما . فإذا كان الهدف من إقامة نظام المسئولية المدنية هو ضمان كل ضرر ناتج عن فعل الغير ، يكون دور المسئولية حينئذ وقائيا و تأمين المسئولية على حد تعبير الفقيه الفرنسي سيمان يوفر الحماية و الأمن للمتسبب في الضرر و ملاحقة المضرور له بدعوى المسئولية . و ذهب البعض الآخر من القضاء الفرنسي إلى اعتبار تلك العلاقة المتبادلة بالوطيدة و القول بأن المسئولية تدفع إلى التأمين و التأمين يدفع إلى المسئولية . و يعكس التأمين آثاره على مسئولية الناقل الجوي من عدة نواحي : فهو من ناحية يغطي الأضرار التي تصيب المسافر و البضائع و الغير على وجه السطح في مختلف أطوار الرحلة ، و من جهة أخرى يتضاءل مفعول المسئولية من خلال عدم الالتفات إلى حدودها بمعنى إلى دفعها أو التخفيف منها ، بحلول المؤمن مكان الناقل الجوي و التزامه بتعويض الضحايا من مسافرين و أصحاب البضائع و الغير و ذوي حقوق هؤلاء . و في الأخير المطالبة بإجبارية التأمين و هو بديل طبيعي تطالب به كافة دول العالم .(١)

٢) إجبارية التأمين و إحلاله محل مسئولية الناقل الجوي : قابل المتمع الدولي فكرة إجبارية التأمين بالرفض حينما نودي بها في مؤتمر LYON بفرنسا سنة ١٩٢٥. ثم تكررت الصيحة في مؤتمر HAMBOURG بألمانيا عام ١٩٦٢ ، و بين هذين التاريخين أي ١٩٢٥ و ١٩٦٢ دار جدل كبير حول هذه الفكرة . و في مؤتمر RIO DE JANERO بالبرازيل سنة ١٩٥٣ ، تقدمت هذه الدولة و أيدتها في ذلك إيطاليا باقتراح تعديل لاتفاقية وارسو و تضمينها فصلا خاصا يتضمن إبرام التأمين لصالح المسافرين . لكنه يكتب لهذا الاقتراح النجاح لشدة معارضة أغلبية الوفود المشاركة في هذا المؤتمر . و في سنة ١٩٥٥ و في مؤتمر LA HAYE ، طرحت هذه المسألة من جديد لكن لم يخرج المؤتمرون إلا بتوصية واحدة و هي دراسة النظم الكفيلة بضمان حقوق الضحايا سواء عن طريق التأمين الإجباري أو ضمان البنوك . (٢) و من أهم الحجج التي قدمها معارضي هذه الفكرة .*

---

١)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص 394 .

2)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص 396 .

* إجبارية التأمين تتحدد بالنظر إلى خطورة و أهمية الخطر المستأمن عليه .

إن إجبارية التأمين لا تحقق مصلحة عامة أو فردية .
إجبارية التأمين من مسئولية الناقل الجوي تجعل هذا النقل في وضع متميز عن بقية أنواع النقل الأخرى و هو ما يؤدي إلى ارتفاع أسعار التأمين و ارتفاع قيمة تذاكر السفر .*
إجبارية التأمين تدفع بالنقل الجوي إلى الإهمال و عدم الحيطة .
و يلاحظ الكثير من الفقهاء أن المعارضين لفكرة إجبارية التامين من مسئولية الناقل الجوي ، لا تقوم حججهم على أساس سليم ، بعيد كل البعد عن الواقع الذي يعيشه قطاع النقل الجوي . فالتأمين الجوي على حد تعبير الأستاذ – أبو زيد رضوان – و يتفق معه في الرأي – الأستاذ لوي كارتو- يحقق المصلحة العامة و الفردية في آن واحد .(١)

إن المصلحة العامة تتحقق لمرفق النقل الجوي على المستوى الدولي ، بحيث إذا فرضنا إجبارية التأمين على كافة الناقلين الجويين فإن فعاليته تزداد و من شأن هؤلاء تحمل الخسارة عن طريق توزيعها على أعداد كبيرة منهم . و إعادة تامين الأخطار كما سوف نرى فيما بعد ، يعد وسيلة من وسائل المساهمة و الاشتراك في تحمل أعباء مخاطر الطيران بين المؤمنين الجويين على المستوى العالمي . كما أن التأمين يحقق مصلحة فردية في نفس الوقت ، بمجرد أن ينشأ حق للمسافر أو ورثته في التوجه يستند إلى وسيلة متميزة و مكان متميز أيضا و هما : الطائرة و المحيط الجوي . و بديهي جدا أن تحتاج وسيلة النقل و كذلك بيئة هذا النقل إلى إطار و تنظيم يميزها عن أنواع النقل الأخرى (٢).

٣) التأمين و إعادة التأمين : يعد التامين مصدر من مصادر الائتمان المقدم للمؤمن له ، و هو أيضا ضمانة من ضمانات المسئولية المدنية للناقل الجوي . و إعادة التأمين كالتأمين ، عقد يلتزم من خلاله المؤمن بالتخلي عن نسبة من الأخطار للمكلف بإعادة التأمين نظير مقابل محدد سلفا .

إن ما يميز الخطر الجوي عن بقية الأخطار الأخرى ، أنه عام و شامل و متنوع و يؤثر و يتأثر بكل الظروف المحيطة به . و ما يؤكد كل هذا ، الأحداث الأخيرة التي وقعت في الولايات المتحدة الأمريكية من جراء تحطم الطائرات الأربعة ورد فعل الولايات المتحدة الأمريكية المتمثل في ضرب دولة أفغانستان . فسارعت شركات التأمين إلى اخطار كل المتعاملين معها ، على استبعاد خطر الحرب بالنسبة لكافة الرحلات الى الدول المتاخمة الحدود مع أفغانستان أو القريبة منها . و الزيادة في أسعار التأمين على خطر الحرب ، أدى الى ارتفاع أسعار التذاكر بالنسبة للرحلات نحو الدول القريبة من دولة أفغانستان و منها مصر ، سوريا ، الأردن ، عمان ، أرتريا ، دول شبه الجزيرة العربية ، العراق و ذلك عقب التدابير المعلن عنها من طرف السوق الدولية للخطر الجوي **WAR COMITIEE.**

١)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص ٣٢٨ ، ف ٣ و ٤ .
٢)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص ٣٩٩ ، ف ٣ .

و لا يختلف التأمين عن إعادة التأمين في كونهما ذا طابع تعويضي Aspect indemnitaire و قد سبق لنا التعرض للطبيعة التعويضية لعقد التامين و منها يستمد عقد إعادة التأمين هذه الخاصية.(١) ويهدف إعادة التأمين بالدرجة الأولى منح أكثر الفرص للمؤمنين ، بمضاعفة عدد العقود في مجال تغطية الأضرار و التعهد بأكثر ضمانات قصد الاستجابة إلى متطلبات سوق التأمين هذا من جهة . و من جهة أخرى يهدف إلى إبعاد نطاق تحقق الأخطار من خلال إعادة تأمينها بوضع المنتوج لدى شركات إعادة التأمين و تحقيق التوازن بين ما تنتجه شركات التامين و بين ما تقوم بتعويضه ، خاصة إذا كان موضوع أو محل التأمين شيء في بالغ الأهمية كالتأمين على جسم الطائرة مثلا . و من الصعب جدا على المؤمن أن يتحمل أعباء و مخاطر الطيران لوحده ، لذلك يلجأ إلى إعادة التأمين قصد تكفل شركة تامين أخرى مختصة في إعادة التامين التجاوزات التي يمكن أن يتعرض لها هذا المؤمن في حالة تحقق الخطر المستأمن عليه *. و بذلك يساهم إعادة التأمين في استقرار سوق التأمين على الصعيدين الدولي و المحلي ، حتى لا يقع عبء تحمل مخاطر الطيران الجسيمة على شركات التأمين لوحدها . و من أبرز صور إعادة التأمين :

أ – إعادة التأمين الجزئي : و يتحلى هذا النوع عندما يتنازل المؤمن عن جزء من الخطر المؤمن عليه لصالح شركة إعادة تأمين . بحيث تتكفل هذه الأخيرة بضمان الحد المتبقى غير المؤمن عليه من قبل شركة التأمين الاصلية . فمثلا إذا كانت قيمة الطائرة تساوي ٢٠ مليون دولار أمريكي و كان التزام شركة التأمين المكلفة بضمان الخطر في حدود ١٠ ملايين دولار فقط. فإن الحصة المتبقية تودعها الشركة المؤمنة لدى شركة إعادة تأمين أو توزعها بين عدة شركات تتكفل كل واحدة بإعادة التأمين في حدود القسط المقدم لها .

ب-إعادة التأمين الكلي:و هو ذلك النوع الذي يتعذر تحققه جزئيا،و بالتالي لا بدا من إعادة تأمين كلي كما في التزام المؤمن غير المحدود في المسائل المتعلقة بالمسئولية المدنية . في هذه المسائل غالبا ما يتحمل المؤمن أكثر مما هو ملتزم به حسب شروط العقد . فمثلا : حظيرة طائرات مؤمن عليها لدى شركة تأمين وطنية معتمدة ، يتعين إعادة تأمينها لدى شركات إعادة تأمين أخرى . فإذا كانت النسبة المؤمن عليها تقدر ب ٢%.

---

١)-راجع : MERKOUCHE ABDELMADJID . le risque aérien , précité , p 14 .

* تعمل الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين LA LOYDS و الكائن مقرها الاجتماعي بلندن ، على التكفل بكافة الأخطار الجوية و البحرية خاصة في مجال التأمين و إعادة التأمين .

فإن ٩٨% المتبقية تودعها لدى شركة أو عدة شركات إعادة تأمين أخرى تفاديا لأي سبب من أسباب إفلاسها في حالة وقوع حادث جوي .(١) و بما أن الخطر الجوي متشعب و سريع التطور و تقديرا لخطورته ، تعتمد الدول بتعدد و اختلاف أنظمتها القانونية على تقنيات قصد التحكم في هذا الخطر و معرفة مدى جسامته و ما هو الحد الأقصى الممكن للتعويض فيه . أيضا هناك عوامل كثيرة تتحكم في سوق التأمين ، نذكر من بينها :

- مقارنة قدرات السوق الدولية للتأمين بالإمكانيات التي تتوفر لدى المؤمنين ، بحيث لا يعقل أن تكون إمكانيات هؤلاء المؤمنين أقل مما تستوجبه سوق التأمين . و مع ذلك يتعين عليهم إعادة تأمين الأخطار الموكلة عليهم لدى شركات أخرى مختصة في إعادة التأمين ، و هو السبيل الذي يهتدي إليه المؤمن قصد ضمان تلك الأخطار . و من مميزات إعادة التأمين ، أن الخطر موزع بين عدد كبير من شركات إعادة التأمين نظرا لجسامته التي تقتضي توزيعه على مؤسسات تأمين قادرة على تحمل عواقب هذه الأخطار في حالة حدوث كوارث جوية . و سوق إعادة التأمين هو الآخر مستحوذ من طرف شركات إعادة تأمين ضخمة تملك نفوذا كبيرا و إمكانيات هائلة في مجال عادة تأمين الأخطار الكبيرة .(٢) و هي أيضا التي تحدد نسب و أسعار إعادة التأمين ، نظرا للأرصدة المالية التي تمتلكها و رؤوس الأموال الهائلة التي تسمح لها بالتحكم في ضبط هذه الأسعار و أيضا المعطيات الكثيرة التي تجمعها من مختلف دول العالم و بواسطتها تقدر نسبة الأخطار السنوية و الاحتمالات بالنسبة للأخطار التي سوف تقع مستقبلا .(٣) و من أهم منشئات إعادة التأمين في العالم شركة LA LOYDS ، أين يوجد مقرها الاجتماعي بلندن في إنجلترا و المكلفة بتأمين و إعادة تأمين كافة الأخطار ، بحرية ، صناعية و الجوية أيضا . و تتوفر لدى هذه الشركة تقنيات و ميكانيزمات تجبر شركات التامين على الاستجابة لشروطها وفق ما تعرضه عليهم من نسب ، تحددها وفق معايير سوق التأمين الدولية ، تخضع لقانون العدد و لمعيار التضامن بين الناقلين الجويين في إعادة تأمين كافة الأخطار المستأمنة عليها (٤).

---

١)-راجع : MERKOUCHE ABDELMADJID . le risque aérien , précité , p17 . 18.

٢)- مداخلة للسيد : عمر أجير، إطار سامي لدى الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT ، مفهوم إعادة التأمين ، المديرية العامة ، ماي ٢٠٠١قراءة وجيزة .

3)-راجع : MERKOUCHE ABDELMADJID . le risque aérien , précité , p 19 .

4)-راجع : MERKOUCHE ABDELMADJID . le risque aérien , précité , p 31 .

و الملاحظ أن قيمة الخطر في تزايد مستمر نظرا لارتفاع أسعار الطائرات و قدرة استيعابا لأكبر عدد من المسافرين ، و في رأينا تعتبر هذه المعادلة صحيحة لأن طبيعة الخطر تقتضي مقارنة قيمة الخطر بقيمة الطائرة و طاقتها على استيعاب أعداد كبيرة من المسافرين .

و يشهد قطاع إعادة التأمين في الجزائر تحسنا مستمرا و نموا متزايدا ، لازم النمو الذي عرفه قطاع التأمين على المستويين الدولي و المحلي . و تقوم الشركة المركزية لإعادة التامين COMPAGNIE CENTRALE DE LA REASSURANCE، بإعادة تأمين كافة الأخطار الموجودة على مستوى شركات التأمين المعتمدة في الجزائر .و استوجب المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم ٣٥-٤٠٩ المؤرخ في ٠٩سبتمبر ١٩٩٥و المتضمن التخلي الإجباري لإعادة التأمين ، على شركات التأمين التابعة للقطاع العام ، إعادة تأمينها لكافة الأخطار وفقا للنسب المحددة في المادة الثالثة من هذا المرسوم .

و تنص المادة الثالثة على النسب الواجب تخصيصها لإعادة التأمين استنادا إلى طبيعة الخطر و التي تظهر على هذا النحو : (١)

.٨٠% بالنسبة للاخطار الصناعية و الأخطار الجوية المرتبطة باستغلال و استخدام الطائرة .

.٤٠% بالنسبة للأخطار المترتبة عن النقل الجوي و البحري للبضائع .

.٢٥% بالنسبة للأخطار المتبقية .

و يأتي المرسوم التنفيذي رقم٩٨-٣١٢المؤرخ في٣٠سبتمبر١٩٩٨،بتعديلات على المرسوم٣٥-٤٠٩ السابق ذكره و خاصة بالنسبة للمادة الثالثة منه و المتضمنة النسب المخصصة لإعادة التأمين ، فتتحول النسب :- من ٨٠% إلى ١٠% بالنسبة للأخطار المترتبة على النقل الجوي و البحري للبضائع .

.من ٤٠% إلى ٥% بالنسبة للأخطار المترتبة عن النقل الجوي للبضائع .

.من ٢٥% إلى ٥% بالنسبة للأخطار المتبقية .

و تجدر الإشارة في هذا الإطار ، بان الشركة المركزية لإعادة التأمين لا يحق لها إجمالا إلا تلك النسب التي حددها المشرع في المرسوم المشار إليه أعلاه .

و بالتالي تملك شركات التأمين سواء كانت تابعة للقطاع العام أو الخاصة منها ، مطلق الحرية في إعادة تامين الأخطار الموكلة إليها لدى أية شركة إعادة تأمين ، سواء كانت وطنية أو أجنبية و في حدود النسب المذكورة آنفا .

---

١)-أنظر : المادة ٣ من المرسوم ٩٥/٤٠٩ ، المؤرخ في ١٩٩٥.١٢.٠٩ و المتضمن التخلي لفائدة شركة إعادة التأمين .

٢)- أنظر : المادة ٣ من المرسوم المشار إليه أعلاه ، المعدلة بموجب المرسوم ٩٨/٣١٢، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٩.٣٠ و المتضمن النسب المخصصة لإعادة التأمين .

و في هذا الصدد و قصد حصولها على أسعار مناسبة من شركات إعادة التأمين ، تلجأ شركات التأمين الموجودة على مستوى التراب الوطني إلى مؤسسات إعادة تامين أجنبية و منها شركة MEDRE لإعادة التأمين (Médétéranean réassurance compagny)، الكائن مقرها بالدار البيضاء المغرب ، و المكلفة بإعادة تأمين كل الأخطار المتواجدة في أقاليم دول المغرب العربي . و بدورها تلجأ الشركة المركزية لإعادة التأمين C.C.R إلى هذه الشركات الدولية قصد إسهامها في تحمل أعباء المخاطر الموكلة إليها في حالة تحقق الخطر ، علما بان التأمين و إعادة التامين لا يقعان إلا على خطر محتمل الوقوع Risque aléatoire et accidentel. (١)

١)- مداخلة للسيد : عمر أجير، إطار سامي لدى الشركة الجزائرية للتأمينات ، إعادة تأمين الخطر الجوي، ماي ٢٠٠١.

المبحث الثالث

صور تأمين المسئولية المدنية

للناقل الجوي في التشريع الجزائري

تنص المادة ١٩٦من الامر٩٥/٠٧ المتعلق بالتأمينات :"يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسئوليته المدنية تجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و تجاه الغير ".

و على ضوء هذا النص التشريعي نقسم هذا المبحث إلى مطلبين : بحيث نتناول في المطلب الأول المسئولية المدنية للناقل الجوي اتجاه المسافرين و الأمتعة و البضائع المنقولة جوا ، و في المطلب الثاني نتناوله المسئولية المدنية للنقل الجوي اتجاه الغير على سطح الأرض . و قبل الدخول في تفاصيل الموضوع نشير إلى أن تأمين أجسام الطائرات الذي تناوله الفصل الثاني من القسم الأول من القانون المشار إليه أعلاه و تحت عنوان "تأمين أجسام المراكب الجوية " لا يتعلق بمسئولية الناقل الجوي ، و تأمين هذه المسئولية قاصر على الأخطار التي تلحق بالغير أو بكل منقول سواء كان مسافرا أو شيئا . فتامين أجسام الطائرات يهدف إلى ضمان الأضرار المادية التي تلحق بالمركبة الجوية المؤمن عليها وفق الشروط المحددة في العقد بين المؤمن و المؤمن له . (١)

المطلب الأول

تأمين مسئولية الناقل الجوي المدنية

اتجاه الأشخاص المسافرين و الأمتعة و البضائع

أولا / تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي اتجاه الأشخاص المسافرين : ألقى المشرع الجزائري على كاهل مستثمر الطائرة التزاما ، يتمثل في التأمين ضد مخاطر بعض حالات المسئولية التي يتعرض لها و تغطية الأضرار الناجمة عنها و التعويض لكل من أصابه ضرر من جراء تلك المسئولية . و من أبرز صور الالتزام بالتأمين الملقى على كاهل الناقل الجوي ، التأمين على الأضرار التي تلحق بملتقى الخدمة في النقل الجوي .

و المقصود بملتقى الخدمة هو الراكب أو المسافر كما اصطلح على تسميته في اتفاقية VARSOVIE المعدلة ببروتوكول LA HAYE لعام ١٩٥٥ .

---

١)- أنظر :المواد من ١٥٣ إلى ١٥٧ من الأمر رقم ٩٥/٠٧ ، المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥ و المتعلق بالتأمين في الجزائر .

و تعد هذه الصورة من أبرز صور التأمين ، لأن ضمان سلامة المسافر من الالتزامات الجوهرية التي يقوم عليها عقد النقل الجوي للأشخاص . و الناقل الجوي بناءا على هذا الالتزام مكلف باتخاذ كافة التدابير الضرورية كما سبق لنا شرحه في الآثار المترتبة عن عقد النقل الجوي و هو ضمان سلامة الركاب . و من جملة الضمانات التي يقدمها الناقل الجوي للمتعاملين معه من مسافرين و تجار و سواح و علماء ، التأمين على مسئوليته اتجاه هؤلاء .

و في تحديده لهذا الضمان ، لم يختلف المشرع الجزائري عن التشريعات التي سبقته في إقامة نظام التأمين لصالح المسافرين ، فاعتمد على صيغتين من التأمين :

. الصيغة الأولى : و هي الصيغة الاختيارية و المتمثلة في التأمين الذي تبرمه شركات الطيران لصالح المسافرين أو ورثتهم ، بغرض حصول هؤلاء على التعويضات في حالة وقوع حادث و دون حاجة إلى اتباع طريق القضاء و إجراءات التقاضي المعقدة .

. الصيغة الثانية : عقد تأمين تبرمه شركة الطيران لفائدتا ، بدف تغطية كل الدعاوى الناشئة من جراء قيام مسئوليتها المدنية تجاه الركاب أو ورثتهم . و سوف تتضح هذه المسائل عند تناولنا لنماذج من عقود تأمين ما بين شركة الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE و الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT ، قصد تغطية كل المخاطر المترتبة عن المسئولية المدنية اتجاه الركاب بالشرح المفصل و التحليل .

١) التأمين التلقائي الفردي لصالح المسافر : يغطي هذا التأمين كل المسافرين منذ زمن و مكان بدء تنفيذ الخطوات الأولى لعملية النقل الجوي حتى نايتها بمعنى أن التأمين يسرى وفق سريان عقد النقل الجوي و أيضا سريان مسئولية الناقل الجوي منذ عملية الركوب إلى غاية الا ول .(١)

فتقوم شركة الطيران بمقتضى هذا التأمين الذي تبرمه على نفقتها مع شركة التأمين ، بتغطية كافة رحلات أسطولها الجوي لمدة زمنية محددة . و مدة العقد هي سنة واحدة تبدأ في الحسبان مثلا من أول يوم من أول شهر في السنة إلى غاية آخر يوم من آخر شهر في السنة ، أي من ٢٠٠١.٠١.٠١ إلى ٢٠٠١.١٢.٣١ ، تجدد سنويا بعد أن يعبر كل طرف عن نيته في التجديد كتابة للطرف الآخر .*

---

١)- أنظر : المادة ١٣١ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، و المادة ١٤٥ من نفس التقنين .

-الظاهر أن نص المادتين لم يشرح كيف تتم عملية الركوب و الا ول و حدود المسئولية في نقل الأشخاص .و هي إحالة ضمنية من المشرع إلى أحكام اتفاقية VARSOVIE.

* بالنسبة للعقود طويلة المدى ،تحدد مدة العقد فيها سلفا ة التجديد يتم بطريقة آلية .و في حالة فسخ العقد أو انائه ، يشترط أن يبلغ المؤمن في مدة أقصاها شهرا بعدم التجديد .و لا تبدأ المدة في جميع الأحوال من بداية السنة ، و ذلك بحسب تاريخ انقضاء المدة السابقة للعقد .

و قد تدعم هذا النوع من التأمين بالرغم من حداثة نشأته ، بواسطة الوثيقة الفرنسية الموجودة على تذاكر السفر فيما يخص الحد الأقصى للتعويض الذي يستحقه المضرور في حالة الوفاة أو العجز الكلي . أما إذا كان العجز نسبيا ، فإن الوثيقة الفرنسية حددت نسبا متفاوتة بحسب تفاوت العجز و مكان هذا العجز . و تعد هذه الصيغة من التأمين ، إيجابية بالنسبة للمؤمن و المؤمن له و أيضا المستفيد في حالة حدوث الضرر و هو الراكب أو المسافر *. أما في التشريع الجزائري ، فيتأكد قبول المستفيد أي الراكب لهذا النوع من التأمين بمجرد اقتنائه لتذكرة السفر . فيتعين على المؤمن حينئذ ضمان كل مسافر حصل على تذكرة سفر أي حصل على مقعد في الطائرة في حدود ما اتفق عليه كحد أقصى للتعويض في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي .(١)

و التعويض هذا يشمل التبعات المالية من جراء الأضرار التي ألحقها الناقل الجوي بالأشخاص الموجودين على متن الطائرة ، خلال عملية الصعود و ال ول و هم دائما تحت حراسة هذا الناقل . و المقصود بالأضرار الجسمانية في التشريع الجزائري ، تلك الأضرار التي يتعرض لها المسافر خلال الرحلة مع العلم أن البيانات الموجودة على تذكرة السفر من تحديد مكان الهبوط و وقت الهبوط ، هي التي تحدد مسئولية الناقل الجوي خاصة و أن لتذكرة السفر قوة ثبوتية كما سبق شرحنا لهذه المسألة من خلال استعرا ضنا لوسائل دفع المسئولية في حالة تخلف تذكرة السفر .(٢)

و أهم ما يتميز به هذا النوع من التامين إضافة إلى ما سلف ، أنه يتعذر على المضرور مطالبة المؤمن في حالة وقوع حادث بالتعويض وفق أحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي ، لأن التعويض الجزائري يحدده المؤمن وفق نسبة و مقدار العجز الذي حدث .(٣)

أما بالنسبة لأحكام اتفاقية وارسو ، فإنا تطبق في حالة الوفاة حين يقدم رأسمال الوفاة للورثة استنادا لعقد الفريضة أثناء المطالبة بالوفاء . و يسقط حق المضرور أو ورثته في مساءلة الناقل الجوي أو مقاضاته أو مقاضاة المؤمن الذي يحل محل المؤمن له أمام كل الجهات القضائية .

---

*حددت الوثيقة الفرنسية نسب التعويض المقررة للمضرور في حالة العجز النسبي ، و هي نسب تتفاوت بحسب تفاوت العجز. هذه الوثيقة تبنتها الكثير من الدول و أيضا المنظمة الدولية للطيران ECOAE.

١)- راجع : د. أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، المرجع سبق ذكره ، ص ٣٨١ ،٣٨٠ .

٢)- أنظر : المادة ١٤٥ من تقنين الطيران المدني الجزائري ، رقم ٠٦/٩٨، المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧

٣)- أنظر : الشروط العامة التي ترافق عملية إبرام عقد التأمين الجوي ، و فيها تتحدد نسب التعويض التي يتعين على المؤمن تطبيقها في حالة وقوع عجز نسبي أو دائم للمضرور . و هي الشروط المحددة سلفا من طرف وزارة المالية ، فيمنع على المؤمن له مناقشتها .

و مهما كانت طبيعة تأمين مسئولية الناقل الجوي ، فإن الحد الأقصى للتعويض عن الأشخاص و البضائع المنقولة جوا و الغير على اليابسة ، هو الحد الإجمالي بالنسبة لمعدل كل جهاز قابل للطيران أي الطائرة . و بما أن المشرع الجزائري لم يتوسع في تفسير الأحكام العامة التي تنطبق على عقود التأمين في تغطية الأخطار المتعلقة بعملية النقل الجوي ، فإنه أخضع هذا التأمين للأحكام العامة في الفصلين الأول و الثاني من الباب الأول للكتاب الأول المتعلق بالتأمينات البرية (١) .

و بشأن هذه الإحالة ، نقول بأنه كان لزاما على المشرع الجزائري أن يتناول أحكام التأمين الجوي بأكثر موضوعية و أن يعزز تقنين الطيران المدني بنصوص قانونية أخرى ، كونه جاء مجحفا في حق التأمين الجوي الذي خصه بمادتين أو ثلاثة لا تعكس أهمية هذا الأخير .

إن أهمية التأمين و الزاميته ، يتفقان و الاتجاه الدولي الحديث نحو دراسة إمكانية إحلال هذا التأمين محل المسئولية (٢).

٢) الأمين الجوي من مسئولية الناقل الجوي المدنية :على خلاف التأمين التلقائي الفردي الذي تتوقف فعاليته على مدى قبول المضرور (المسافر) و تنازله عن دعوى المسئولية ، فإن تأمين المسئولية يعد تأمينا إلزاميا .* و تأمين الناقل الجوي على مسئوليته المدنية اتجاه المسافرين يجعله دائما في مأمن من الرجوع عليه ، خاصة إذا علمنا بأن حلول المؤمن محله في مواجهة الغير مصدره عقد التأمين عن الأضرار التي تلحق هذا الناقل شخصيا من جراء تحريك دعوى المسئولية ضده . و بذه الطريقة يكون المؤمن لقد قد تلخص من متابعة المضرور له قضائيا لكن هذا لا يقيه من مساءلته على أساس المسؤولية غبر المحدودة ، حتى و إن كانت هذه الإشكالية لا تثار في حالة التأمين التلقائي لصالح المسافر كما تحدده الشروط الخاصة بين المؤمن و المؤمن له أثناء توقيعهما لعقد تأمين المسئولية المدنية . و الحد الأقصى للتعويض في تأمين مسئولية الناقل الجوي المدنية اتجاه الأشخاص ، الوارد في نص المادة ١٥٠من تقنين الطيران المدني الجزائري :" تحدد قيمتها بمائتي و خمسين ألف وحدة حسابية و كل وحدة حسابية تساوي خمسة و ستين مليغرام من الذهب و تحول هذه الوحدة إلى العملة الوطنية التي يقوم بتقديرها القاضي في حالة رفع دعوى قضائية "، و هو الحد المنصوص

---

١)- أنظر : المادة ١٥٢ من الأمر رقم ٩٥/٠٧ المتعلق بالتأمين في الجزائر .
الفصل الأول : يتضمن الأحكام العامة في عقد التأمين ، أما الفصل الثاني فيتضمن تأمين الأضرار . و الفصلان تضمنهما الباب الأول من هذا التقنين تحت عنوان : التأمينات البرية .

٢)- أنظر القسم السادس : التأمينات الجوية ، المواد ١٧١. ١٧٢ . ١٧٣ من تقنين الطيران المدني الجزائري لسنة ١٩٩٨ .

* التأمين التلقائي الفردي لصالح المسافرين يعد تأمينا اختياريا ، بينما تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي اتجاه المسافرين و الأمتعة و البضائع يعد تأمينا إلزاميا .

في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي ولامجال للتعويض الجغرافي الذي سبق و أن أثرناه بمناسبة الحديث عن التأمين التلقائي وهو التعويض الذي حددته الوثيقة الفرنسية النموذجية التي تبنتها اتفاقية وارسو وتدولها مختلف دول العالم .

٣) أصناف التأمين الأخرى : قد يلجا المضرور ومن باب الاحتياط إلى اكتتاب عقد تأمين على الحياة أو تأمين على الرحلة للمزيد من للضمان فبدلا من أن يحصل تعويض واحد فإنه يستفيد من تعويضين للمزيد أو أكثر إلا أن هذا النوع من التأمين و إن كان تكميليا بالنسبة للضمان المقرر للمضرور من جراء تأمين مسئولية الناقل الجوي أنما لأحكام التأمين على الأشخاص و يلجأ المضرور إلى هذا الصنف من التأمين خشية من استفادة الناقل الجوي من أحكام المسئولية المحدودة فيتعذر الحصول على التعويض هو وورثته (١) .

ثانيا / تأمين مسئولية الناقل الجوي المدنية **على البضائع والأمتعة :** بمراجعة نصوص تقنين التأمين الجزائري وتقنين الطيران المدني نلاحظ قصورا من جانب المشرع الجزائري في تناوله الأحكام التأمين الجوي عموما وربما أسباب ذلك تعود الحداثة هذا النوع من النقل والظهور المتأخر لهذا النوع من التشريع وما يسفر هذا القصور إحالته في المادة ١٦٢ من تقنين التأمينات الجزائري الصادر بموجب الأمر ٩٥/٠٧ الأحكام الباب الثاني المتعلق بالتأمينات البحرية و الاتفاقيات الخاصة دون الإخلال بالأحكام اللا مة المحدد في المادة ٣٦ من هذا الأمر .

ويظهر هذا النوع من التأمين في الشروط العامة لعقود تأمين المسئوليات المدنية إلي تدف إلى تحديد الضمان الذي يقدمه المؤمن للمؤمن له و المثمل في تغطية الأضرار المترتبة علي قيام مسئولية الناقل اجوي من جراء الخسارة أو التلف أو النقص الذي حصل للبضائع والأمتعة خلال مرحلة النقل الجوي و يقترن تأمين مسئولية الناقل الجوي المدنية عن البضائع والأمتعة بوجود أو عدم هذه البضاعة المستأمن عليها تحت حراسة الناقل الجوي وفي هذا الصدد تنص المادة ١٤٦ من تقنين الطيران الجوي المدني الجزائري على ان مسئولية الناقل الجوي القائمة كلما أصاب البضاعة ضرر ناتج عن ضياع أو تلف أو خسارة شريطة أن يكون السبب الأصلي لهذه الخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه المسجلة أو البضاعة المشحونة تحت

---

١)-راجع : الفصل الثالث ص ١٢ من الجريدة الرسمية العدد من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ ٧ شوال ١٤١٥ هجرية الموافق ل٨ مارس ١٩٩٥ لمنضمن الأمر رقم ٩٥/٠٧ المؤرخ ف٢٥ .٠١ . ١٩٩٥ المتعلق بالتأمين

-المواد من ٦٠ إلى ٩١ و المتعلق بتأمينات الأشخاص ، أحكامها ، أنواعها .

تلف أو الخسارة شريطة أن يكون السبب الأصلي لهذه الخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو البضاعة المشحونة تحت حراسة الناقل الجوي خارج المحطة الجوية ولا يشترط نص هذه المادة أن تكون البضاعة و الأمتعة في الماطر أو على متن الطائرة أو حتى في حالة هبوط الطائرة خارج محطة جوية لأن العبرة في كل هذا الوجود وحضور الناقل الجوي أو أحد تابعيه وقت التسليم والناقل الجوي وفق أحكام تقنين الطيران المدني ليتحلل من المسئولية إلا إذا قام بتسليم هذه البضاعة عن طريق مؤسسة الميناء الجوي المكلفة بشحن البضائع وإخراجها من على متن الطائرة وتسليمها للمعين في خطاب الناقل الجوي أكثر من ذلك يجب على المرسل إليه كما أسلفنا ذكره أن يحرر احتجاجا على النص أو التلف في أجل محدد قانونا وبمضي تلك المدة يسقط حق هذا الأخير في الضمان (١) صحيح قد يكون التسليم حجة للناقل في موجهة المرسل إليه والمسافر إذا تعلق الأمر بنقل الأمتعة لكن الاحتجاج على مدى وصول البضاعة أو الأمتعة سليمة أو غير سلمية دليل آخر على الضمان المقرر الأصحاب البضائع والأمتعة ويشترط في الاحتجاج أن يدون خطيا على سند النقل الذي يعد بمثابة عقد نقل مبرم بين الناقل الجوي والمرسل إليه و تذكره السفر بالنسبة للمسافر و إيصال الأمتعة بالنسبة لنقل الأمتعة وتأمين البضائع والأمتعة المنقولة جوا يغطي كل الأضرار التي ورد ذكرها في نص المادة ١٤٦ من التقنين المشار إليه سابقا .

أما التعويض في هذا النوع التأمين فيجب أن يستند إلى أحكام اتفاقية VARSOVIEلسنة ١٩٢٩، المعدلة كما أسلفنا بيروتوكولLA HAYEلسنة ١٩٥٥.و التعويض استنادا إلى نص المادة ٢٢ من اتفاقية بالنسبة للبضائع المشحونة يكون الحد الأقصى فيه يساوي ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام واحد عدد كيلو غرامات البضاعة أما النسبة الأمتعة فهو ١٥ ألف فرنك بعدما كان ٢٥٠ فرنك على الكيلوغرام الواحد على أن يحول هذا الحد إلى العملة المحلية لكل دولة حسب نص المادة ٢٢ دائما من الاتفاقية المشار إليها أعلاه (٢) ومن جهة ثانية مكن المشرع أصحاب البضائع في المادة ١٥٣ من تقنين الطيران المدني الجزائري أن يرفعوا دعواهم ضد الناقل الجوي الأول ومكن أيضا المرسل إليه صاحب الحق في استلام البضاعة من رفع الدعوى ضد الناقل الأخير ويمكن أيضا للاثنين التصرف ضد الناقل الذي وقع خلاله التلف أو الضياع أو الخسارة أو التأخير (٣) .

---

١) أنظر النص الكامل من المادة ١٥٢ من تقين الطيران المدن الجزائري لسنة ١٩٩٨

٢) أنظر : المادة ٢٢ من اتفاقية VARSOVIE الملغاة بواسطة المادة ١١ من برتوكول

٣) أنظرالمادة ١٥٣ من تقنين الطيران المدني الجزائري رقم ٩٨/٠٦ المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧

فتكون المسئولية مشتركة بين الناقلين اتجاه المرسل إليه و يتعين في هذه الحالة أن يكون الناقل الجوي مؤمنا على البضائع المنقولة على متن مركبته الجوية وتكون لوثيقة الشحن أو سند النقل للمرسل إليه في ناية الرحلة قوة ثيوتية تحمل الناقل الجوي الذي أنجز الرحلة والبضاعة والأمتعة تحت حراسته كامل المسئولية عن الأضرار الناجمة .

المطلب الثاني

تأمين مسئولية الناقل الجوي المدنية اتجاه الغير على سطح الأرض

يعتبر هذا النوع من التأمين من أهم أنواع تأمين المسئوليات المدنية نظرا للمخاطر الجسيمة المترتبة عنه والتي يمكن أن تلحق بالغير على السطح الأرض وحتى وإن منع المشرع أن تلقي من الطائرة المحلقة سلعا أو أشياء أخرى (١) فهذا لأن العواقب تكون وخيمة إذا ثبت وأن سقط جسم من الطائر وسبب أضرار للغير دون أن تربط هذا الغير بالناقل الجوي أية رابطة تعاقدية (٢) .

والجدير بالإشارة أن اتفاقية روما التي انضم إليها المشرع الجزائري بمقتصي المرسم رقم ٦٤ – ٧٦ المؤرخ في ٠٢ مارس ١٩٦٤ تناولت أحكام المسئولية عن الأضرار التي تلتحق بالغير على سطح الأرض تأمين هذه المسئولية أيضا تنص المادة الثانية الفقر الأولى هذه الاتفاقية بأن الالتزام بتعويض الأضرار التي تسببها الطائر يقع عبء إثبات الضرر الأشخاص والأملاك على اليابسة :" يكون إثبات الضرر وليس الخاسرة كما سبق لنا التعقيب على هذا اللفظ * على المضرور الموجود على وجه السطح الذي يبرهن بأن الضرر ناجم عن تخليف الطائرة أو عن سقوط شخص أو شيء منها

ونتساءل حيند عن مصير الضحايا الذين يتعذر عليهم إثبات الضرر والطائرة تلحق إقليم دولة معين وسلكت حدود ذلك الإقليم غالبا ما يحدث أن يسقط جسم أو شيء معين من الطائرة لسبب من الأسباب كسقوط صندوق من على الطائرة يحتوي على أمتعة و يأتي على م ل بمن فيه مخلفا أضرار جسمانية ومالية .

---

١) أنظر : المادة ١٥٧من تقن الطيران الجزائري لسنة ١٩٩٨

٢) أنظر المادة ١٥٩ من التقين المشار إليه أعلاه والمادة الثانة من اتفاقية روما ١٩٥٢

* الضرر أشمل وأعم الخسارة فقد كون الضرر ماديا أو أدبيا أم الخسارة فهي نتيجة مترقبة عن الضرر من شأنا أن تؤدي الى تفويت فرصة أو كسب

فكيف يمكن للضحية أنه يبرهن في هذه الحالة بأن الضرر الذي لحق به ينسب إلى شركة طيران هذه أو تلك علما بأن شركات الطيران التي تلتحق يوميا فوق إقليم الدولة الواحدة كثير ومختلفة فالصعب جدا على المضرور في هذه الحالة أن يكتشف هوية الناقل الجوي المسئول عن الضرر خاصة عندما تكون الطائر قد غادرت إقليم الدولة وكانت تابعة لشركة طيران بينما لا يرح الإشكال إذا تعلق الأمر بناقل جوي جزائري الآن المشرع في هذه الحالة مكن الضحية وذوي حقوقه من التوجه مباشرة إلى ذلك الناقل الجوي الموجود في الجزائر مطالبين إياه بالتعويض على أساس فكرة تحمل المخاطر أو التبعة ولا يحق لمستغل الطائرة حينئذ أنه يدفع هذه مسئولية بأي طريق من طرق سطح الأرض تنص المادة ١٩٨ من تقنين التأمين الجزائري الصادر بموجب الأمر ٩٥/٠٧ المتعلق بالتأمين " يجب على كل مستعمل لمركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجر التأمين لد شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسئوليته المدنية تجاه الغير على سطح الأرض يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص و الأموال على سطح الأرض مقدار مسئولية المستغل (٢) المحدد في التشريع المعمول به في به الـ الـ " فتأمين مسئولية الناقل الجوي إزاء الغير على السطح الأرض وتحكم هذا النوع من التأمين شرط العامة نجدها في سائر عقود تأمين المسئوليات الجوي وتقوم بتحديدها الجهة الجهة الوصية عن شركات التأمين أي وزراء المالية وتكلمها شروط خاصة يترك الاتفاق بشأنا للمتعاقدين أما فيما يخص الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير على وجه الأرض حددت اتفاقية روما الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار المادية والحدود القصوى للتعويض عن الأضرار البدنية : *

في حالة وفاة أو إصابة شخص يجب ألا يتجاوز التعويض ٥٠٠ ألف فرنك عن كل شخص متوفى أو أصيب بعجز كلي بينما الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار المالية يتوقف تعتين تلك الحدود القصوى علة وزن الطائرة المسببة للضرر (٣) .

---

١) أنظر : المادة ١٥٩ من تقين الطران المدن الجزائري رقم ٩٨/٠٦ . ٧ وعبء الاثبات في هذه الحالة بقع على الضرر وصعوبة إثبات المنسب في الضرر لا عن استحالة إثبات السئولية عن دلك الضرر أو تلك الخسارة إذا علمنا بوجود مراقبي الملاحة الجوية الذين براقبون الحركة الجوبة وقد صحل في العام المنصرم عبور عبور أكثر من ١٢٥ طائرة تابعة طيران أجنبية فوق الترتب الوطن

٢) – أنظر : المادة ١٦١ من تقين الطيران المدن الجزائري .

٣) – راجع : د هاني دوريا قانون الطيران التجاري المرجع السابق ذكره ص ٨٩ ف أنظر المادة ١١ من اتفاقية روما ١٩٥٥ .

ومهما اختلفت حالات التأمين و الشروط الخاصة التي يترك الاتفاق بشأنا للمؤمن والمؤمن له فإن الحد الأقصى للتعويض الذي يمكن أن تلتزم به شركة التأمين الجزائرية كما سوف في نماذج العقود المقترحة بغض النظر عن طبيعة الكارثة وجسامة الخطر لا يتجاوز واحد (١) مليار دولار أمريكي – وإلى جانب هذه الصور الثلاث للتأمين على المسئولية المدنية للنقل الجوي هناك صور رابعة تتعلق بالتأمين على الطرود البريدية المنقولة جوا وهي في حكم الأمتعة المنقولة جوا لم يتوسع المشرع الجزائري في أحكام هذا النوع من التأمين * . أم الصور من جراء التأخير وفي الإطار تنص المادة ١٤٧ من تقنين الطيران الطيران المدني الجزائري :" الناقل الجوي مسئول عن الخسارة الناتجة عن تأخير في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به ". (١)

وهكذا تعتمد أحكام تأمين مسئولية على الأشخاص والبضائع والأمتعة و الغير على سطح الأرض إلى المسئولية عن التأخير وبمجرد حصوله على المسافر المتضرر من جراء هذا التأخير أو المرسل نتجية الخسائر في أجل إقصاء أربعة عشر يوما من التاريخ المنتظر فيه وصول البضاعة وثلاثون يوما من تاريخ توقع حصول الوصول بالنسبة للمسافر . (٢)

---

* أت هذا النوع من التأمين في حكم التامين على البضاعة أو الأمتع إلا أنه يختلف عنهما من حت القواعد القانونية التي تحكم هذا النوع من النقل والذي يظل للانتفاقيات الدولة للبريد

١)- أنظر : المادة ١٤٧ من تقنين الطيران المدني الجزائري رقم ٠٦/٩٨ المؤرخ في ١٩٩٨.٠٦.٢٧

٢- أنظرة : المادة ١٥٢ من تقنين الطيران المدني الجزائري

المبحث الرابع

نماذج من عقود تأمين المسئولية المدنية بين الشركة الخطوط الجوية الجزائرية والشركة الجزائرية لتأمينات النقل .

هي نماذج من عقود تأمين المسئولية المدنية وبواسطتها نجسد مختلف صور تأمين المسئولية التي قمنا بدراستها في المبحث الثالث من هذا الفصل وذلك بنوع من التفصيل والتحليل .

فنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة نتعرض في المطلب الأول لنموذج عقد تأمين المسئولية المدنية قامت بإبرامه شركة الخطوط الجوية الجزائرية على مسؤوليتها من جهة و لقائد المسافرين المنقولين على متن إحدى طائراتا من جهة ثانية في المطلب الثاني نتناول عقد تأمين المسئولية المدنية الأمتعة والبضائع المشحونة جوا أما المطلب الثالث والأخير فسوف نقدم نموذجا لعقد تأمين المسئولية من جراء الأضرار التي تلحق بالغير على السطح الأرض تحكم كافة صور تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي وأيضا كافة العقود النموذجية شروط عامة تقوم بتحديدها وزارة المالية وتمليها شركات التأمين الخاضعة لوصايتها استناد إلى القوانين التأمين الجاري العمل ها .

والنقل الجوي قبل أن يكتتب عقد النقل الجوي يسأل عن أنواع التأمين التي يمكن أن يقدمها له المؤمن والضامنات التي توفرها له هذه التأمينات كما يسأل القدرة المالية لهذه الشركة والحدود القصوى للتعويض في حالة تحقق الخطر و أيضا عن كافية أو عدم كفاية المنتجات التي يقدمها هذا المؤمن .*

هذه جملة من الأسئلة وغيرها يطرحها المؤن له على المؤمن تدخل في إطار مناقشته للشروط الخاصة في العقد وهي مرحلة تسبق عملية اكتتاب العقد ومن خلالها يعبر كلا الطرفين المؤمن والمؤمن له على حد سواء عن رغبتها في إدراج كافة الشروط و مناقشتها وتقديم البدائل في حالة ما إذا كانت هذه الشروط مغال فيها من طرف المؤمن وكذا تقديم كافة البيانات المتعلقة بالخطر المستأمن عليه من جانب المؤمن له .

---

* المنتحات إلي تعرضها المؤمن على المؤمن له هي مختلف أصناف التأمين التي تغطي كافة الأضرار التي تلحق المسافر أمتعته البضاعة بالنسبة للمراسب وحتى الغير الموجود فالغير ة إذا لبس بقيان المسئولية على أساس تعاقدي أو تقصيري وإنما الغير بالضمان الذي يوفره ذلك التأمين من جراء مخاطر الطيران .

الجدير بالاشارة أن المؤمن الذي تكفل بعملية شركة الخطوط الجوية الجزائرية هو الشركة الجزائرية للتأمينات (COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES TRANSPORT) *.وتخضع هذه العقود النموذجية الأحكام التقنين المدني الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم ٧٥/٥٨ المؤرخ في ١٩٧٥.٠٩.٢٦ والتقنين رقم ٨٠/٠٧ المتعلق بالتأمينات المؤرخ ف ٠٩ أوت ١٩٨٠ الملغي بموجب الأمر رقم المؤرخ في ٢٥ جانفي ١٩٩٥.* إلا أن التعديلات التي جاء با الأمر رقم ٩٥/٠٧ المتعلق بالتأمينات المؤرخ في الجزائر لم تمس بنود هذا العقد نظرا لأن تحرير هذا العقد سبق صدور تقنين التأمين الجديد المشار إليه أعلاه .

إن الشروط العامة في عقد و تأمين المسئولية شروط تسبق عملية إبرام كافة أنواع عقود تأمين المسئوليات المدنية للناقل الجوي محدد سلفا من طرف الوزارء الوصية لشركات التأمين وهي وزارة المالية كما أسلفنا ذكره ويتضح المؤمن له الشروط ولا يحق له مناقشتها على خلاف الشرط الخاصة الذي يترك الاتفاق حول محتواها ومضمونا للمؤمن و المؤمن على حد سواء .

المطلب الأول

عقد تأمين المسئولية المدنية اتجاه الأشخاص المنقولين جوا .

هو نموذج لعقد تأمين قامت بإبرامه شركة الخطوط الجوية الجزائرية باعتبارها الناقل الجوي الوحيد الذي كان آنذاك تحت سلطة و رقابة الدولة * فهو قطاع عمومي يتخط للدولة من حيت التسيير والاستغلال والتأمين يأخذ قسطا من ميزانية هذا القطاع نظرا لأهمية و إلزاميته

ويخضع هذا العقد إلى الشروط العامة التي توحدها شركات التأمين إلى الجانب الشروط الخاصة وذلك في سياق التحضير لتوقيع هذا العقد لكن فبل الوصول إلى هذه المرحلة يتعين علينا استعراض هذه الشروط العامة من خلال معرفة مضونا منحتوياتا الالتزامات الواردة فيها دون الرجوع إليها كلما تناولنا نمودج عقود التأمين .

---

* الشركة الجزائرية لتأمينات النقل : شركة مساهمة برأسمال بمقدار ١.٥٠٠.٠٠٠.٠٠٠ دينارجزائري يوجد مقرها ب ٠٤ شارع بوخدو بئر ماد راس .الجزائر . و ف بدايتها كانت الشركة تتكفل بكافة أنواع تأمينات النقل ، و منه استمدت تسمتها بشركة تأمينات النقل .

*بداية تارخ هذا العقد في ١٩٩٤.١٠.٠١ و يكون هذا التاريخ سابق لتارخ صدور الأمر ٩٥/٠٧ المتعلق بالتأمين في الجزائر و المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥ .

*بعد أن فقدت سيطرتا على النقل الجو الوطني و عقب صدور تقنين الطيران المدن ١٩٩٨ الذي مكن الخواص من الاستثمار في هذا اﻟﺎل ، فتحت هذه المؤسسة رأسمالها على المتعاملن الخواص و الأجانب قصد تحسين أوضاعها الداخلية و تجديد أسطولها الجوي .

أولا / الشروط العامة: يقصد بالشروط العامة تلك الشروط المدرجة في عقود تأمين الأشخاص والبضائع والأمتعة في الوثيقة التي تحتوي الشروط العامة يتحدد نطاق الأضرار الواجب تأمينها و تغطيتها والأضرار التي تستبعدها عقود التأمين من نطاق التغطية التأمينية للأضرار (١)

١) الهدف من التأمين: ويتحدد من خلال تسعة عشر مادة نذكرها على المحو التالي :*

أ- الأخطار المضمونة: وقد تناولته المادة على النحو لتالي:

- المسئولية المدنية للمؤمن له (النقل الجوي) اتجاه المسافرين واتجاه الغير على السطح الأرض .

.من جراء الأضرار الجسمانية والمادية التي تلحق المسافرين الموجودين على الطائرة .

ب – الأخطار المستبعدة في جميع الحالات : وقد تناولته المادة الثانية من الشروط العامة على هذا النحو:

- الأخطار الناتجة عن خطأ المؤمن له المعدي .

- مواد قابلة الانفجار أو للحريق وعموما كل المواد الخطيرة التي يتم نقلها مخالفة للتنظيمات و القوانين الوطنية والدولية من طرف المؤمن له أحد تابعيه .

- الأخطار التي تلحق بأملاك عقارية أو منقولة أشياء أو حيوانات مؤجرة المؤمن له باستثناء التبعات المالية للمسئولية المدنية من جراء الأخطار التي يتسبب فيها المؤمن له تلحق أضرار بالبناية التي تبط فيها الطائرة .

- الأخطار الواقعة بفعل استعمال مكان أو منطقة مفتوحة على الحركة الجوية من أجل إقلاع أو هبوط الطائرات فيها وسيثنى منها الهبوط الاضطراري للمراكب الجوية بفعل حادث مفاجئ أو قوة قاهرة لايمكن دفعهما

- الأخطار الواقعة بحكم الاستعمال العمدي للطائرة من طرف المؤمن في علو غير مسموح به من طرف تشريعات النقل الجوي الدولي .

- المصاريف القضائية المسئولية الجنائية المترتبة عن خطأ المؤمن له علما بأن المسئولية الجنائية والعقوبات المترتبة عنها تخرج من نطاق تأمين المسئولية المدنية .

- الأخطار الناجمة عن المسئولية المدنية للناقل الجوي بوصفه منظما لتظاهرات جوية .

---

١) راجع : د. هاني محمد دويدار قانون الطيران التجاري السابق ذكره ص٣٦٢ ف١

* وقد اعتمدنا الترجمة الشخصية للمواد المذكورة والنقولة عن الوثيقة النموذجية الخاصة بالشركة الجزائرية لتأمينات النقل CAAT و المدرجة فها كافة الشروط العامة .

الجدير بالإشارة إليه مجموعة الأخطار المستبعدة من الضمان أو الأخطار غير المضمونة لايمكن للناقل الجوي الاتفاق على مايخالفها فتنتفي مسئولية المؤمن عند تحقق أي خطر من هده الأخطار .

ج- الأخطار المستبعدة إلا في حالة وجود اتفاق يقضي ذلك: وقد عالجته المادة الثالثة من الشروط العامة كما يلي :

- الأخطار التي تلحق المسافرين المنقولين مجانا إلا إذا كان هناك عقد موقع من طرف ناقل جوي معتمد في النقل العمومي الأشخاص والنقل غير المجاني أو النقل بمقابل هو ذلك النقل الجوي الذي يتقاسم فيه المؤمن له مع المسافرين مصاريف إنجاز النقل :

* الحروب المدنية أو الأجنبية أو الهجوم العدواني والثورات والأعمال الإرهابية : (١)

* المظاهرات الإضرابات التجمعات الشعبية .

* القيادة والحيازة والراقية غير الشرعية للمركبة الجوية وطاقم الطائرات أو تصرف كل شخص أو مجموعة توجد على متن الطائرة بدون رضا ترخيص مسبق من طرف المؤمن له .

* الأضرار المادية أو الجسمانية أو كل ضرر نجم عن إحدى الظواهر التالية :

* الصوت المزعج و المؤثر على السمع والذبذبات الصوتية وكل مايرتب عنها . الثلوث البيئي مهما كانت طبيعته .

- الأضرار المترتبة :

* وفاة المؤمن له أو ذوي والنتائج المترتبة عنها .

* وفاة زوج أو وصول أو ورثة المؤمن له المسئولية عن الحادث والمنقولين على متن الطائرة

* وفاة أحد تابعي المؤمن له المسئولية عن الحادث خلال تأديته لعمله .

د- المحتربات العامة : وقد عالجتها المادة الرابعة من الشروط العامة بشأن التعريف حيث نصت على أن تطبيقا لهذا العقد يدعي :

---

١) أنظر التعلمية الوادرة النقل التابعة للشركة الجزائرة للتأمنات النقلCAAT تقض بأن ديوان الدولة لخطر الحرب يعلن

عن اشارة بسخ خطر الحرب الذ سري مئموله ابتداء من ١٩ سبتمبر ومكن استعادة هذا الخطر وفقا لشروط خاصة يحددها THF JOINT WAR COMMTTEE والمتضمنة الدول التي لا شملها تغطية هذا الخطر يتعن على المسافرين نحوالدول الت سوف : ذكرها فيما بعد دفع اقساط إضافة بقع مجب تحماها على الناقل الجو الأمر الذ أدى الى ارتفاع تذكر السفر بالنسبة البلدان وهي العراق دولة الخليج باكستان سوريا أنغولا ليبيا لبنان إسرئيل (وتربا الصومال الزايير سرى لانكاسر المون لمها و فسلانيا وسريها.

- المكتتب: الشخص المكلف بالتعقد و المحدد اسمه في الشروط الخاصة التي توافق الشروط العامة في تكوين العقد.
- المؤمن له : المكتتب مالك الطائرة أو كل شخص مرخص من طرف لهؤلاء مكلف بحراسة أو قيادة الطائرة ولايتبعر في حكم هؤلاء صناع المراكب الجوية و الأشخاص المكلون عادة بتصليح الطائرات مراقبي وتباعي هؤلاء المكلفين بمعاينة وحسن سير هذه المراكب الجوية .
- المركبة الجوية المؤمن عليها : هي كل الطائرات المحددة ضمن الشروط الخاصة
- المركبة الجوية الأرض : كل مركبة موجودة على السطح .
- الحادث : كل حادثة وقعت خارج إدارة الضحية أو الأشياء التي ساهمت بسببه في وقوع خطر أو ضرر جسماني أو مادي .
- الخطر الجسماني : كل خطر جسماني يتعرض له الشخص الطبيعي .
- الخطر المادي : كل خسارة . تلف . لضياع لحق بالشيء أو الحيوان أو الشخص الطبيعي .
تكوين العقد : وهو مأ أشارت إليه المادة الخامسة من الشروط العامة على النحو التالي :
- حيث تناولت مسألة بدأ سريان العقد بمجرد توقع العقد من طرف المؤمن والمؤن له فيصبح العقد ساري المفعول فينتج أثاره منذ التاريخ الذي يحدده المتعاقدين باليوم والساعة في الشوط الخاصة التي ترافق الشروط العامة في تكوين العقد وهو اليوم التالي من يوم الوفاء بالدفعة الأولى من أقساط التأمين .
و – مدة العقد : وقد حددها السادسة من الشروط العامة بنصها على ما يلي : تحدد مدة العقد من طرف المتعاقدين في الشروط الخاصة المدرجة في هذا العقد وهي سنة في الغالب وقد تجدده المدة كل سنة بعد أ يعرب المتعاقدين نيتها في تجدد هذ المدة كل سنة بعد أن يعرب المتعاقدين عن نيتهما في التجديد .*
ي- بطلان العقد : وهو مايتناوله المادة السابعة من الشروط العامة بنصها على أنه عند انتهاء الشيء المؤمن عليه لايمكن التكفل بأي خطر من الأخطار لأن العقد أصبح عدم الأثر ويفتح بطلان العقد اﻟﻠل الاسترجاع كامل الأقساط المدفوعة أما في حالة ثبوت سوء نية المؤمن له فإن المؤمن يحتفظ بكمال الإسقاط.*

---

*بالنسبة لمدة سران العقد الأمر ترك الآمر بشأن تحديدها للمتعاقدين فقد تكون في اليوم الموالي لتاريخ الوفاء بأول دفعة من أساط التأمين وقد تكون مباشر اكتتاب عقد التأمن

* بطلان العقد لسبب من الأسباب كتخلف ركن من اركانه يؤدي الى انعدام كل أثار العقد واسترداد إسقاط التأمين من طرف المؤمن له

ن - الفسخ : وقد نصت عليه المادة الثامنة بنصها على أنه على أنه يجوز فسخ عقد التأمين قبل انقضاء مدة صلاحيته للأسباب التالية :*

- من طرف المؤمن والمؤمن له : وذلك إشعار الطرف الأخر بشهر واحد فيلعن عن الفسخ بعد انقضاء مدة شهر المعلنة للطرف الأخر .

- من طرف المؤمن :

* في حالة عدم وفاء بأقساط التأمين .

* في حالة تفاهم وامتناع المؤمن له عن دفع ماتبقى من الإسقاط .

* في حالة الإغفال عن تصريح بوقوع حادث أثناء مدة سريان العقد ورفض الوفاء بالإقساط إذا حصلت زيادة في القسط المعروض من طرف المؤمن للمؤمن له .

- من طرف المؤمن له : في حالة وقوع الخطر : فإن العقود الأخرى المكتتبة لدى نفس المؤمن يمكن فسخها من طرف المؤمن له .

وكانت هذه الخسارة غير مضمونة Perte totale de l' avion- بقوة القانون : في حالة الخسارة الكاملة للطائرة

ك- التزامات المؤمن له *: وقد عالجتهما المادتين التاسعة والعاشرة من الشروط العامة وذلك على النحو التالي :

- الوفاء بأقساط التأمين : قسط التأمين المحدد في العقد والضرائب المضافة لهذا القسط يجب الوفاء لها سلفا وهي مدرجة ضمن الشروط الخاصة الموجودة لدى المؤمن .

وفي حالة عدم الوفاء بالقسط (أو بجزء من هذا القسط) خلال ١٥ يوما من إبرام العقد يجب على المؤمن أن يرسل أعذار للمؤمن له بواسطة خطاب أو رسالة موصى عليها مطالبا إياه بالوفاء خلال مدة ٤٥ يوما التالية بعد انقضاء ١٥ يوما .

وبانقضاء مدة ٤٥ يوما يوقف التأمين تلقائيا بدون أي اشعر أخر ويمكن للمؤمن من فسخ العقد في ١٠ أيام عقب انتهاء مدة ٤٥ وبتبليغ الفسخ للمؤمن له بواسطة رسالة موصى عليها ويسرى العقد بجميع أثاره في اليوم الموالي من تاريخ الوفاء بالقسط المستحق للتأمين

---

* أذا تحقق من الأسباب السالفلة الذكر يفسخ العقد من العقود المتبادلة أو العقود ثنائة الطرف

* يعد الوفاء بأقسط التأمين من أهم الالتزمات الملقاة على كاهل المؤمن له والامتناع عن الوفاء يؤدى الى فسخ العقد

- شروط الأمن المتمعة في المركبة الجوية وتناولته المادة العشرة من الشروط و يراد بشروط الأمن المتمعة ف المركبة قابلية الطائرة للطيران وحصولها على شهادة للطيران مرخص لها من طرف المصالح المعنية بالطيران .

ل- وقد تكلفت به المادة الحادية عشر من الشروط العامة بنصها على ضرورة معانة الخطر و التصريح به حيث يلتزم المؤمن له بموجب هذا التصريح للخطر الايجابية على كل الأسئلة الموجهة إليه كتابة أو شفاهة من طرف المؤمن حول وضعية الخطر وتقدم كل ما طرأ على هذا الخطر من تغيرات وإفادتا بواسطة موصى عليها إلى المؤمن في أجل لا يتعدى ثلاثة أيام .

وفي حالة أو تفاقم الخطر مثلا ظهور عطب على صنف معين من الطائرات المؤمن عليها جعلها أكثر عرضة للحوادث فإن للمؤمن من الحق في الزيادة من قسط التأمين في أجل ٣٠ يوما من تاريخ عمله لهذا التفاقم و إذا سكت ذلك بعد فوات هذه المدة يتحمل تلك المخاطر دون زيادة في القسط .

وعلى المؤن له الاستجابة لطلب المؤمن في الزيادة في قسط التأمين وأي رفض من جانبية يؤدي حمتا إلى فسخ العقد

م- التصريح بالخطر:وقد عالجته المادة عشر من الشروط العامة بنصبها على أنه يجب على المؤمن له أن يخطر المؤمن المرد بوقوع الحادث أو الأقل في اجل ٧ أيام من تاريخ وقوع الحادث ويجب أيضا على المؤمن له أن يقدم اسم قائد الطائرة وعنوانه وقت وقوع الحادث وإذا أمكن الشهود و الضحايا و الموجودين وقت وقوع ذلك الحادث .

وكل تصريح خاطئ * من جانب المؤمن له يؤدى إلى رفض المطالبة بالتعويض أو على الأقل الإنقاص من الضمانات التي من المفروض أن يقدمها للمؤمن له عند حدوث أي خطر.

كما تناولت المادة الثالثة عشر من هذه الشروط العامة : التأمينات المتعددة أو عقود التأمين التي يقوم المؤمن له باكتتابا فيكون عقد التأمين الأول ساري المفعول . و لا تسري بقية عقود التأمين الأخرى إلا إذا كان العقد غير كاف للتعويض في حالة تحقق خطر يقتضي وجود عقود تأمين تكميلية .

---

* التصريحات الكاذبة من جانب المؤمن له غالب ماتؤدي إلى فسخ العقد أو معاقبة المؤمن له بواسطة مضاعفة التأمين و حرمانه من الامتيازات الخاصة التي تنحها شركات التأمين لصاح المؤمنين لديها

ع- الوفاء بالتعويضات : وهو أشارت إليه المادة الرابعة عشر من الشروط العامة بنصها ع ى أن المؤمن ملزم بالتعويضات في حدود الخطر المحقق مهما كان عدد الضحايا وضمن الحصص المحددة في الشروط السافرين على متن الطائرة فإذا ثبت وقوع الحادث أن عدد الأشخاص الموجودين على متن الطائر يفوق عدد الأشخاص المؤمن عليهم فإن المستحق للتعويض يتحمله المؤمن والمؤمن عليه على قدم المساواة الآن المبلغ محدد بعدد الأشخاص المؤمن عليه لا الموجودين على متن الطائرة

غ- إجراءات التسوية الودية والقضائية : وقد بينهما المواد١٦،١٧،١٨،١٩ بنصبها على ما يلي:

- المادة ١٦ : في حالة الدعوى المتضمنة تغطية الأضرار المترتبة على المسئولية المدنية للناقل الجوي فإن المؤمن بموجب عقد الحلول الذي يوقعه المؤمن له تنازلا منه عن جميع حقوقه في مواجهة الغير أمام المحاكم القضائية مدينة أو أدرية فإنه يمتثل أمام هذه المحاكم لمجرد أنه يلتزم بالتعويض لصالح هذا المؤمن له في حالة وقوع الضرر .

وعقد الحلول هذه الصفة يمكن المؤمن من تمثيل المؤمن له أمام هذه المحاكم ليس فقط من أجل مصلحة هذا المؤمن له قد تناولنا شرح هذه الفكرة عند استعراضنا لإجراءات رفع دعوى المسئولية في تأمين المسئوليات المدنية وإنما دفاعا منه عن مصالحه باسترجاع ما قام بتعويضه له ومتابعة الدعوى إلى غاية آخر من مراحل التقاضي .*

وأي اعتراف من جانب المؤمن له بالمسئولية فإنه يؤدي إلى سقوط حق هذا الأخير وسقوط حق الضحية وذوي حقوقه في الاحتجاج هذه المسئولية على المؤمن .

- المادة ١٧ : وتقضي هذه المادة بأن ينتهي المؤمن إلى تعويض الضحايا عند تحقق الخطر على الأكثر بعد انقضاء مدة ثلاثين يوما من وقوع هذا الحادث كان التعويض بموجب اتفاق ودي أو حكم قضائي صدر بذلك الشأن .

- المادة ١٨: وتتضمن هذه المادة حماية حقوق ضحايا حوادث الطيران وهي حقوق مضمونة بغض النظر عن موقف وضعية المؤمن له أمام المؤمن ونعي بذلك أنه حتى ولو لم يقم المؤمن له بتصريح صحيح فيما يخص وقوع الحادث والتزام المؤمن من جهته بإنقاص الضمان فإنه يتعين

عقد الحلول عقد تنقل بموجبه كافة حقوق المؤمن له إلى المؤمن أو ذلك في مواجهة الغر أمام المحاكم فيتولي الدفاع عن مصالحه قبل مصالح المؤمن له الآن الأخير ف غنى عنها

عليه التعويض لهؤلاء تبعا لما جاء في إحكام ونصوص اتفاقية وارسوا المعدلة ببرتوكول لاهاي والرجوع فيما يعد على المؤمن له بنسبة التعويضات التي التزم با اتجاه المضرورين.والتعويض الدي يعني هؤلاء هو دلك التعويض المقرر في نصوص تقنين الطيران المدني الجزائري.١

ثانيا / الشروط الخاصة:يتضمن عقد تامين مسؤولية الناقل الجوي المدنية اتجاه المسافرين المنقولين جوا إضافة إلى الشروط العامة.شروط يحقق لكلا المتقاعدين مناقشتها ودلك على خلاف الشروط السالفة.ولهما أيضا الحق في تعديل أو إلغاء بند من بنودها.وهي شروط تكمل الشروط العامة وتختلف حسب اختلاف طبيعة ومضمون العقد . ٢

١) المسئولية المدنية اتجاه الأشخاص المنقولين على متن الطائرة: نتطرق إليها من خلال الناصر التالية:

أ – الهدف من الضمان : يضمن هذا التأمين الحد الأقصى للتعويض المحدد في اتفاقية وارسو المعدلة برتوكول لاهاي وفي حدود التأمين عليها انطلاقا من مرحلة الإقلاع إلى غاية مرحلة الهبوط ويمتد هذا التأمين إلى الحوادث التي يمكن أن تحدث بعد عملية الهبوط مادام أن المسافر يوجد دائما تحت حراسة هذا الناقل الجوي (محتوى نص المادة الأولى) .

ب- التعويض الجغرافي : وتناولته المادة الثانية من الشروط الخاصة يجيب يعمل المؤمن على توفير الضمان لكل شخص تحصل على مقعد داخل الطائرة وفي حدود اتفاقية وارسوا والتعويضات التي عينت بتحديدها المادة ٣ من هذه الشروط تخص فقط المسافرين الذين تناولوا عن ك متابعة أو ودية ضد الناقل الجوي المسئول أز تابعيه وأن يكون هذا التنازل كتابيا كما تعني هذه التعويضات المسافرين الحائزين على متن طائر تابعة لنفس الناقل .

وجاءت المادة الثالثة لنجسد هذا التعويض الجغرافي في حالة المطالبات التي تكون أقل أو تساوى الحد المقرر في اتفاقية وارسوا بالنسبة الجسمانية المترتبة عن حادث جوي مضمون بحيث يتعهد

---

١)- أنظر : المواد ١٥٠و١٦١و١٦٧ من تقنين الطيران الجزائري المؤرخ ف ١٩٩٨.٠٦.٢٨

٢)- راجع : الشروط الخاصة في عقد تأمين المسئولية على المسافرين وهي لست نفس الشروط الخاصة التي نجدها في عقد تأمين المسئولية عن الأضرار اللاحقة بالغير عن الأضرار على سطح الأرض.

المؤمن بتعويض الضحايا و ذوي حقوقهم تبعا للوثائق و الشهادات الطبية التي تثبت وقوع ذلك الضرر.

- التعويض في حالة وفاة المسافر : يقدم رأسمال الوفة المحدد في اتفاقية والمعدل ببرتوكول لاهاي إلى ورثة بموجب عقد الفريضة الذي يحدد حقوق كل واحد منهم وتجدر الإشارة إلى أن الحد الأقصى للتعويض في حالة الوفاء أو العجز الكلي يساوي ٢٥٠ ألف يحاول إلى العملة الوطنية في كل بلد بموجب حكم قضائي ويشترط أن يدفع أرأسمال الوفة عقب حصول الحادث مباشر أو خلال ١٢ شهرا التي تلي وقوع الحادث الجوي على الأكثر .

حالة الدائم الكلي أو النسبي : في حالة العجز الكلي تطبق أحكام التعويض عن الوفاة .* العجز الدائم الكلي : وتمثل في :

* تضرر يدين ورجلين (ضياعهما)
* تضرر يد ورجل
* تضرر ساق و مرفقين
* تضرر ساقين ومرفقين
* تضرر مرفقين

* العجز الدائم النسبي (١) : ويحدد مقدار العجز تبا لنسبة العجز يحدد اتفاقية المعدلة ببرتوكول لاهاي التي أحدث بالوثيقة الفرنسية كما أسلفنا شرحه كنموذج تطبيقي للرأسمال المضمون ونسب العجز المحدد في الشروط الخاصة من هذا النموذج تطهر على هذا النحو :

طبيعة العجز	نسبة العجز
ضياع عين أو نقص في الرؤية	%25
الصم الإجمالي	%30
الصم النفصي	%12
ضياع رجل كامل	%50
ضياع ساق	%10
بتر نصفي للرجل	%20
كسر غير مجبر لرجل	%25

١) راجع : الشروط العامة والخاصة المحرر بالغة الفرنسة والموجودة على مستوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل CAAT

كسر غير مجبر لساق	40%
ضياع إصبع من أصابع اليد	8%
ضياع إصبعين	%١٢
ضياع ٣ أصابع	%٢٠
ضياع ٤ أصابع	%٤٥

و الملفت للانتباه في هذا الجدول أن ضياع أي من أعضاء جسم المسافر قبل وقوع الحادث لا يعطيه الحق في التعويض وبالتالي يتعين التأكيد من حالة هذا المسافر قبل وبعد وقوع الحادث .

- التعويض في حالة العجز المؤقت : في حالة العجز المؤقت يتعين على المؤمن تقدم مبلغ يساوي (١٦٣.٦٣) في اليوم الموالي لوقوع الحادث ويتأكد هذا المبلغ للمضرور على امتداد ٢٠٠ يوما إلى غاية شفاء هذا الأخير واستعادته لنشاطاته الطبيعية بحيث يخفض المبلغ أو يزيد بحسب الحالة الصيحة لهذا المسافر وبعد انقضاء تلط المدة .

والمبلغ ب: ١٦٣.٦٣ د ج يستحق يوميا للمسافر فيحسب إذا كان المسافر لا يتعدى سن العشرة ولا يمنح إذا كان الطفل الموجود على متن الطائرة أقل من عامين.

ونشير دائما بأن هذا النموذج من العقود ثم توقيعه في سنة ١٩٩٤ ومن الطبيعي جدا أن يرتفع المبلغ المقدر في هذه الحالة أو يعدل في شروط هذا العقد يراد ما دام أنه خاضا لاتفاق المتقاعدين (١)

- أحكام مشتركة : في معنى هذا النموذج من العقد يراد بالحادث : كل ضرر جسماني وغير عمدي من جانب المؤمن له أدى إما إلى وفاة المسافر أو إلى إحداث عجز دائم أو نسبي لهذا الأخير.

ويمتد الضمان في النقل الجوي إلى أقاليم بعض الدول .

*بالنسبة للنقل الجوي داخل الإقليم الألماني : يمكن أن يمتد التعويض الجغرافي كضمان لتأمين مسئولية الناقل الجوي إما بناءا على اتفاق بين شركة الخطوط الجوية الجزائرية ووكلات السياحية أو أبناء على نصوص قانونية خاصة بالنقل الجوي داخل الإقليم الألماني وفي هذه الحالة لا يمكن أن يتعدي رأسمال الوفاة المضمون أو رأسمال العجز الدائم ضعف المبلغ المحدد في اتفاقية وارسو المعدل ببرتوكول لاهاي أي لايتجاوز ٢٥٠ألف فرنك * ٢ = ٥٠٠ ألف فرنك

---

١) – راجع : وثقة الشروط المتعلقة بتأمين الأشخاص والوحيدة على مستوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل CAAT

* بالنسبة للمسافرين القدمين من أو المتوجهين إلى أطاليا: كل نقل دولي خاضع لاتفاقية لسنة ١٩٢٩ يقضي في حالة رفع دعوى مسئولية الناقل الجوي والطالبة بالتعويض أمام القضاء الإيطالي ألا يتجاوز الحد الأقصى لذالك البلد وفقا للطرق المعمول لها ف صندوق النقد الدولي.

المسافرين القدمين من أو ألمتوجهن إلى الولايات المتحدة الأمريكية : إذا صرح المؤمن له للمؤمن بأنه غير منظم للمنطقة للطيران بين الولايات المتحدة الأمريكية وبعض الوكالات الدولية للطيران في مونتريال ستة ١٩٦٦ يتقرر التعويض المقدر بمبلغ ٧٥ ألف دولار أمريكي في حالة إصابة أو وفاة مسافر و٥٨ ألف دولار أمريكي عن كل مسافر إذا استبعدنا من هذا من هذه المبلغ المصاريف والأتعاب القضائية وفي هذه الحالة لا يأخذ بالحد الأقصى المبلغ في اتفاقيةVARSOVIE المعدلة ببرتوكول لاهاي في الحسبان من طرف هذه المنظمات وفي هذه الحالة يحوز للمضرور أن يتمسك بأحد التعويضين :

إما بالتعويض الجغرافي:م indemnité é forfaire والحد يساوي ٧٥ ألف دولار أمريكي عن كل شخص متوفى أو أصيب من جراء حادث ٥٨ ألف دولار أمريكي إذا رفعت الدعوى في إحدى الولايات التي تفرق بين المبلغ الجغرافي ومصاريف القضاء..

- أو بالتعويض على أساس المادة ٢٥ من اتفاقية VARSOVIE بالمادة ١٣ ببرتوكول لاهاي *

* الأخطار غير المضمونة : يخرج نطاق الأضرار المضمونة كل خطر بموجب عمل مريب من طرف المستفيد من التأمين أو أحدى تابعي المؤمن له وكل الأمراض التي ترتبط بالحالة الصحيحة المتدهورة للمسافر والتي تخرج من نطاق التعويض الجغرافي ومنها : حالات الصرع الهذيان النوبات القلبية والأمراض النفسانية الجهد الكلوي السكري والانتحار .

المطلب الثاني

نموذج من عقد تأمين المسئولية المدنية على البضائع المشحونة جوا .

أولا / الشروط العامةّ: تنطبق هذه الشروط على عقود تأمين المسئولية بالنسبة البضائع والأمتعة المنقولة من إحدى طائرات التابعة لشركت الخطوط الجوية الجزائرية.

---

* يكون المضرور خيرا بين أحد التعويضين الجغرافي الذي أقربه الولايات المتحدة الأمريكية والتدرب ب ٧٥ ألف دولار أمريكي أو التعويض على أساس اتفاقية وارسو المعدلة ببورتكول لاهاي

ولا يحق للناقل الجوي مهما كانت صفته مخالفة أو حتى مناقشة هذه الشروط المحددة سلفا إلا أن الشروط العامة في مجال النقل الجوي للبضائع والأمتعة مختلف عن سابقتها من ناحيتين :

:١) – الناحية الأولى : النقل المضمون وهو ما تناولته المادة الأول من الشروط العامة بحيث بدف التأمين ضمان كل البضائع المنقولة على متن الطائر وكل البضائع والأمتعة المنقولة برل يجرا والمكملة للنقل الجوي المؤمن عليه في هذا العقد فيلتزم عقب ذلك بالتعويض

٢) – الناحية الثانية: جملة من الحالات تناول المادة الثانية (٢) ونذكرها على النحو التالي :

أ – الأخطار المضمونة : وتمثل في تلف أو ضياع البضاعة الخسارة في الوزن أو الحجم السرقة والفقدان اللذان تتعرض لهما البضاعة خلال المرحلة التفق عليها ضمن الشروط الخاصة ويبقى للمتعاقدين الخيار في اكتتاب أي عقد تأمين يغطي أخطار هذه المواد والسلع المنقولة .

ب- الأخطار المضمونة : وهي تلك الناجمة عن حجز أو استيلا أو غرامة أو سرقة منتظوة من جهات خارجية وفيها يكون المؤمن خارج معرفة أسباب ذلك وفي حكم الأخطار غير المضمونة تلك التي يكون المؤمن له متسببا فيها خطأ المرسل أو المرسل إليه أو تابعيه من جراء سوء تغليف البضاعة أو سوء وضعها في الأكياس والصناديق بكيفية ملائمة كذلك التأخر في تسليم البضاعة للنقل الجوي الذي يؤدي إلى فساد البضاعة و تعريضها للخسارة وأيضا الأخطار الناتجة عن الانفجار وعن الأشعة والحرارة النووية أما عن السلع والمواد غير المضمونة يترك الاتفاق بشأنا لطرفي عقد التأمين و في الأخير نقول بأن مدة العقد يترك أيضا الاتفاق بشأن تحديدها للمتعاقدين وتتحدد المدة بحسب طبعة

الرحلة فيما إذا كانت رحلة واحدة أو رحلات متعددة.

ثانيا / الشروط الخاصة: ونتطرق إليها رحلات ما يلي :

١) الهدف من التأمين: موضوع الضمان يستهدف تغطية كل التبعات المالية المترتبة على المسئولية المدنية للمؤمن له ذلك من جراء النقل الجوي للضباع والأمتعة مهما كانت طبيعة النقل داخلي أو دولي (حسب المادة (١) وليس نص المادة الأصلي) *.

---

* من الصب حدا ترجمة نصوص و مواد الشروط أو الخاصة ينظرا لكون عقود التأمين الشروط المدرجة في هذه العقود كلها محرر بالغة الفرنسية وتمنا بتحليل وفق نمادج الفرنسية ومما بتحليل هذه الشروطوفق نماذج العقود المقترحة والت رأبتاها مناسبة لكل حالة يمكن أن لطرح إشكالية سواء للناقل الجوي وهو المؤمن له أو التأمين باعتبار مؤمن .

نطاق الضمان : وقد عالجيه المادة ٢ من شروط الخاصة وباتفاق من المتعاقدين نصت على أنه تعتبر مضمونة كل الأضرار والخسائر التي تتعرض لها البضائع والأمتعة المنقولة جوا والتي يكون قد تسلم أصحابا خطابات النقل من طرف الناقل الجوي.

٣) الأخطار المستبعدة من نطاق الضمان : وقد أشارت إليه المادة ٣ من الشروط الخاصة و اتفق من خلالها على إن تخرج من نطاق وبالتالي تعتبر غير مضمونة كل الأشياء الموجودة بحوزة المسافر من :

* الجواهر والأحجار الكريمة الأوراق البنكية مجموعة الطوابع البريدية الأفلام تذاكر السفر السندات والعقود أي كان نوعها وكل البضائع والسلع المتضورة من جراء خطأ أو إهمال المسافر

* سقوط حلي من الذهب من يد المسافر .

* كل ضرر تسبب فيه الحيوان من نوع الجذران أو الحشرات وبفعل الرطوبة والجليد

* كل ضرر ناتج عن عيب خفي في البضاعة

* التأخر في الإرسال وفي الوصول بالنسبة الأمتعة المسجلة والبضائع

* البضائع من نوع الدواجن والفراخ الموضوعة داخل صناديق لا تخضع الشروط والكيفيات المعمول لها دوليا في مجال النقل الجوي .

٤) جملة من الأحكام الخاصة : تناولتها المادة ٤ من شروط الخاصة والمتعلقة أساسا ببعض المواد كالعطور والفراء من ة المعدلة برتوكول VARSOVIE النوع الرفيع المواد ذات قيمة تفوق قيمة النسب المضمونة والمحدد في اتفاقية

في حالة تعرض كل هذه المواد الأضرار فإن التعويض في هذه الخالة يتوقف على وزن هذه الأشياء LA HAYE

وعلي الإقطاع النسبي لتقدير ما إذا كانت هذه الأشياء في حكم الأمتعة والبضائع

٥) الاقتطاع النسبي : وقد عالجته المادة ٥ ينصها على ما يلي : يتعلق هذا البند بالمسئولية على البضائع المنقولة والأمتعة في نقل المسافرين و لا يتعلق بالمسئولية في نقل الأشخاص ذلك التعويض بالنسبة للمسئولية في نقل الأشخاص دلك لان التعويض في نقل الأشخاص يكون محددا بطريقة تلقائية مقيد برأسمال وينسب محدد أيضا في حالة العجز الدائم أو المؤقت .*

لايمكن أن يقتطع من رأسمال مخصص لسافر في حالة وفاته أو اقتطاع من نسبة عطب محدد سابقا لأن التأمين على المسافرين في بالغ الأهمية حيث لايمكن جز الضرر فيه بدلت الطريقة المتجر بواسطتها الضرر اللاحق البضائع والأمتعة والاقتطاع التقسط من مبلغ التعوض بقطهعه المؤمن بالنسبة الاصناف متعة من الاخطار ماممكن وصفها بالأخطار المتكررة والخطر في أن واحد .

بينما في تأمين البضائع فهناك نسبة متفق بين الناقل و المؤمن يقتطعها المؤمن وتحملها له وهده النسب المقتطعة تطبق في حالة وقوع حادث أو تحقق خطر معين و هي:

- ١٠ أآلاف دولار أمريكي أو ما يعادلها بالدينار الجزائري بالنسبة للبضائع المزودة بخطاب نقل جوي

- ١٢٥٠ دولار أمريكي أو ما يعادله دينار الجزائري بالنسبة للأمتعة المسجلة فإذا كان مقدار الضمان أقل من هذه النسب المذكور تتحمله شركة الخطوط الجوية الجزائرية ولا يتحمل المؤمن إلا ماتجاوز هذا المقدار .

٦- التزامات المؤمن والمسافر أو صاحب البضاعة : يكون المرسل صاحب البضاعة بالنسبة لعملية الإقلاع والمرسل إليه بالنسبة لعميلة الهبوط فتعين على كل من لحقت بضاعة أو أمتعة أضرار تقدم تصريح دقيق عن ذلك وأن يبرر بأن هذا الخطر يدخل في إطار الأخطار أضرار المضمونة من طرف المؤمن كما يتعين على هؤلاء تقدم كل الوثائق التي تثبت قيم المواد المتضررة وأن تجري معاينة قبل تسليم تلك البضائع المنقولة والأمتعة أو معاينة ضدية تبرر وجود ضرر وحصول خسارة ويتعين على المؤمن في حالة ما إذا لم يوفق له المسافر في أداء التزاماتا بإهمال شديد تخفيض التعويض وتخفيض مقدار الضمان إلى أقل ما كان من المفروض عليه تقديمه قبل ذلك كما لا يلتزم المؤمن بالتعويض في حالة التصريح الخاطئ من طرف المؤمن له أو المسافر أو تزوير وثائق لا تثبت حقيقة الذي وقع .

وكل استدعاء من المضرور لا متثال المؤمن له أمام المحاكم يسقط حق هذا الأخير ف الاستفادة من التعويض للبضائع التلقائي الذي يلتزم به المؤمن في جميع الأحوال وكل تعويض للمؤمن له أو للمسافر أو المرسل أو المرسل إليه من طرف المؤمن ينتهي بتوفيق عقد حلول يتنازل فيه المعوض له للمؤمن عن جميع حقوقه في كل متابعة قضائية أو تسوية ودية مع الغر .*

٧) كيفية التعويض : وقد تخضع الأحكام اتفاقية VARSOVIE المعدلة ببرتوكول لاهاي في حدود القصوى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والمقدر ب ٢٥٠ ألف فرنك شريطة تضمنها خطاب النقل الجوي .

---

* كل هذه الشروط بعلم لها المؤمن له وبعمل على الالتزام لها في حالة ما إذا أراد أن حصل على الضمان الذي بقيه من كل متابعة قضائية من طرف المضرور.

أما بالنسبة الأمتعة فهي وفقا للتشريع الجزائري والدولي محددة ب- ٢٠ كلغ بالنسبة للدرجة الاقتصادية و٣٠ كلغ بالنسبة للدرجة الأولى أو درجة الأعمال وفي حالة تجاوز هذا الوزن يشترط حصول المسافر على جدول إضافي عن الأمتعة المسجلة لدى مصالح ميناء الطيران

٨) الوثائق المطالب هما في حالة الضياع أو تلف البضائعة والأمتعة : فقد عالجته المادة ١٠ على النحو التالي

أ – النسبة الأمتعة :

* تصريح بالضياع أو الخسارة
* تذكر الأمتعة
* وصل الأمتعة
* فاتورة أو جرد مفصل و مرقم للأمتعة
*جدول إضافي للأمتعة في حالة تجاوزها الوزن المتفق عليه

ب- بالنسبة للبضائع :

* I.T.A رسالة أو خطاب النقل الجوي
* تقرير الشحن
* تقرير التفريغ أو الوصول
* محضر معاينة
* فاتورة أو جرد مفصل و مرقم للخسائر
* تقرير خيرة

كل هذه الوثائق تشكل ملف المطالبة بموجب هذا الملف يتم تعويض المؤمن له مع مراعاة جدية التصريحات و حجية الوثائق المقدمة من طرفه مقارنه مع طبيعة الخسارة ومقدار الخسارة وفي حالة ثبوت أن الخسارة التي تكديه المسافر من جراء ضياع الأمتعة تقدر حسب الجرد المقدم لمصالح الخطوط الجوية الجزائرية ب ١٧٥ ألف دينار جزائري مثلا فإن المؤمن في هذه الحالة ملتزم في حدود ٧٥ ألف دينار جزائري لأن استنادا الى نص المادة ٥ من الشروط العامة المتضمنة الإقطاع النسبي فإن المؤمن مطالب بالتعويض في حدود معدل الخاسرة الذي يفوت ١٢٥٠ دولار أمريكي مايعادل ١٠٠.٠٠٠ دج .

---

* حت هم التعويض للمؤمن له يقوم المؤمن مراجعة ملف الطالبة فور تسليمه والتأكيد من صحة الوثائق المقدمة ومعروفة مدى كفابا وبعد الانتهاء من كل هذا يقوم بالتعويض استنادا لتقرير الخيرة والمبلغ المحدد من طرف الخير.

فإذا كان مقدار الخسارة أقل من معدل الاقتطاع النسبي يحتمل المؤمن له – أي الناقل الجوي – بمفرده مبلغ ذلك المبلغ بينما إذا تجاوز هذا الحد فإن المؤمن ملزم بما يفوت ذلك الحد

* الإقطاع النسبي بالنسبة الأمتعة – ١٠٠ألف دينار جزائري.
* المبلغ ألإجماعي للخسارة – ١٧٥ ألف دينار جزائري
* مبلغ التعويض على عاتق المؤمن – ٧٥ ألف دينار جزائري
* باقي المبلغ على عاتق الناقل الجوي – ١٠٠ ألف دينار جزائري

بمعنى أن الشركة الجزائرية للتأمين CAAT ملتزمة في حدود ما يتجاوز قسط الاقتطاع النسبي الذي يساوي ١٢٥٠ دولار أمريكي أي ما يعادل مبلغ ١٠٠ ألف دينار جزائري .

وهناك صيغة أخرى اعتمدتا اتفاقيةVARSOVIE المعدلة لبرتوكول لاهاي وهي :

* حساب عدد كيلو غرامات الأمتعة مضروب في الحد المتفق عليه من طرف المؤمن له وهو مبلغ ٨١,٨٠ د ج وفي هذه الحالة يلتزم المؤمن له بالتعويض مباشر للمسافر دون الرجوع على المؤمن لأن مقدار الخسارة لم يتجاوز الميلغ المنقطع عليه بينه و بين المؤمن عند وقوع كل حادث .

المطلب الثالث

عقد تأمين المسئولية من جراء الأضرار اللاحقة

بالأشخاص على اليابسة (١)

يعد في حكم الغير كل الأشخاص الذين يوجدون على اليابسة وتضرروا من جراء سقوط جسم أو شيء من على متن الطائرة وهي تلحق في السماء من أجل ضمان تغطية كافة الأضرار التي تلحق هؤلاء في شخصهم أو مالهم ذهبت أغلب التشريعات في العالم إلى إجبار مستغل الطائرة على إبرام عقد تأمين المسئولية من جراء الأضرار التي تلحق بم .

فتناولت اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ أحكام المسئولية بنفس الاهتمام الذي تناولت به أحكام تأمين هذه المسئولية فتنعقد مسئول مستغل الطائرة عن كل الأضرار التي لحقت بالغير على أسطح الأرض حماية من المشرع ومصالح هؤلاء الضحايا.

---

١) – أنظر المادة ١ من اتفاقه روما ١٩٥٢ وقابلها نص المادة ١٢٧ من التقنين الطيران المصري ونص ١٥٩ من التقنين الطيران المدن الجزائري

و المشرع لم تخلف من حيث المبدأ مع التشريعات التي سبقه في هذا المجال بحيث اعتبر مستغل الطائر المسئولية الأول عن جميع الخسائر التي يسببها تحلق الطائرة أو الأشياء التي تنفصل عنها وتقع على الأشخاص والأملاك الموجودين على اليابسة.

أولا / التعويض في مسئولية مستغل الطائر عن الأضرار تلحق الغير وفق تقنين الطيران المدني الجزائري :

لم ينص المشرع الجزائري على الحد الأقصى للتعويض بل اكتفى في المادة ١٦١ من التقنين المشار إليه أعلاه بالإحالة إلى أحكام اتفاقية روما ١٩٥٢ التي تناولت الحدود القصوى للتعويض في المادة ١١ منها ويختلف التعويض حسب هذه المادة بحسب اختلاف طبيعة الضرر

ثانيا / : الضمانات المقرر لضحايا الأضرار على وجه السطح من جراء قيام مسئولية مستغل الطائرة : تدرج في عودة تأمين المسئولية المدنية العامة للناقل الجوي نفس الشروط التي تناولناها سابقا وذلك بمناسبة الحديث عن التأمين الذي يعني الأشخاص والبضائع و يعني أيضا الغير الموجود على الأرض وهي نفس الشروط التي تخص المسئول عن الأضرار أي النقل الجوي لوحدة ولا تخص الضحية أو ورثته علما بأن ضحايا الكوارث الجوية الموجودون على السطح لا تربطهم بالمضرور أية رابطة عقدية ومجرد اكتتاب عقد تأمين لهذا النوع من المسؤلية يتفق المتعاقدين على شروط خاصة وهي تلك الشروط التي ذكرناها بالنسبة للنماذج السابقة والمتعلقة بالضمان والأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة ومدة الضمان لكن الاختلاف بالنسبة لهذا النوع من عقود التأمين يمكن في هاتين المادتين المتعلقتان بتأمين المسئولية اتجاه الأشخاص الموجودين على الأرض :

١) موضوع الضمان : وهو الموضوع الذي تناولته المادة الأولى من الشروط الخاصة لهذا النوع من التأمين بإقرارها : بدف عقد تأمين المسئولية تغطية المؤمن له من تحمل التبعات المالية المترتبة من جراء قيام مسئولية عن الأضرار التي ألحقها بالغير على سطح الأرض ومصدر هذه الخسائر سقوط شيء أو شخص من إحدى المركبات التابعة له و الموجود ضمن قائمة المركبات التابعة له والموجودة ضمن قائمة المركبات الجوية للتأمين عليها والمقدمة إلى المؤمن .

٢) حدود الضمان : واستعرضته المادة الثانية من الشروط الخاصة لهذا التأمين بنصها على أنه يلتزم المؤمن بالتعويض وفي جميع حالات التأمين بما في ذلك عقد تأمين المسئولية اتجاه الغير على سطح الأرض في حدود واحد (١) مليار دولار أمريكي .*

* هو التزام الشركة الجزائر لتأمينات النقلCAAT النجاء المؤمن بمليار دولار كنعويض يمثل كافة الأخطار التي توقع حدوثها ومهما كانت خيامة الخطر المترتب.

فيكون المؤمن له على بينة من الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به المؤمن مهما كانت حسامة الخطر ومهما كان حجم الخسائر وفي هذه الحالة لا يدخل في الحسبان عدد المقاعد المؤمن عليها ولا وزن الطائر و لا حتى البضائع والأمتعة الموجودة على متنها

فسقوط طائرة بمن عليها وعلى أي إقليم من الأقاليم التي تلحق فوقها لا يقرر لمالكها ولا للضحايا من الغير أو المسافرين أو ذوي حقوقهم أكثر من الحد الأقصى المنصوص عليه في المادة الثانية من الشروط الخاصة الواردة أعلاه.

وما يزيد عن هذا الحد يدخل في إطار تأمين الأخطار المستأمن عليها نظرا لأهميته و خطورته بحيث تلتزم شركات التأمين المكلفة بإعادة تأمين الأخطار الجوية والمتقاعدة مع المؤمن الأصلي و مثالنا هذا الشركة للتأمينات **CAAT** تلتزم بتعويض الجوي عن الخسائر في حدود النسب الموكلة إليها والهدف من إعادة التأمين إسهام و إشراك المؤمن في تقاسم أعباء الخسائر ومواجهة مخاطر الطيران الجسيمة .*

- -

- تنبع عملية التأمين عملية أخرى تعتمد على نفس الأسس وتحكمها نفس البادئ وتستعمل نفس التقنيات هي " إعادة تأمين الأخطار ذات الحجم الكبير اللاامتناهية " فنتقاسم تأمين الخطر الجوي (خطير طائرات مثلا موكلة من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية إلى شركة التأمين CAAT العديد من شركات التأمين و إن كان يظهر في الصورة مؤمن واحد فقط .

وسوق إعادة التأمين ينشط لها قطاع التأمين و نسنحود على قطاع إعادة التأمين شركات دولية لها نفوذ كبير و إمكينات مالية رقمية إحصائية ضخمة نستطيع بواسطتها استجماع كل الحصص والنسب و أسعار إعادة التأمين التي تقوم بعرضها بعد زبائنها في مختلف دول العالم وهي بذلك مؤمن على خطر مستأمن عليه من قبل .

وبالنسبة الصور التأمين الموجود بين أبدينا : نلاحظ بأن شركة التأمين CAAT تلتزم في حالة وقوع خطر جوي من جراء سقوط جسم أو شيء من على الطائرة تابعة له خطوط الجوية الجزائرية أو تحطم الطائرة أو تعويض المسافرين المنقولين على متنه بالتعويض في حدود المليار دولار أمريكي وهو الحد الأقصى المقرر في ذمتها .

ومن أجل تقديم على متنها بالتعويض للمتقاعد معها نلجأ هذه الشركة إلى إبداع النسب المتبقية من قيمة الخطر المستأمن من طرفها لدى شركات إعادة تأمين غالبا ما نكون أجبية (للوبدز في لندن) ومعية الناقل الجوي تقوم بمناقشة بنود عقد إعادة التأمين مع الطرف الذي يقدم لها أفضل العروض ونسبة مؤوية من القائدة معقولة وقد تتحصل على عدة عروض من طرف سماسرة في إعادة التأمين و شركات إعادة تأمين فتقوم بتوزيع أجراء من الخطر على هؤلاء كل حسب قيمة النسبة في الفائدة التي يحصل عليها من ذلك السمسار أو من تلك الشركة.

الخـــاتمـــة

الخاتــمة

إن تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي يعد إجراء من الإجراءات التي يتخذها الناقل الجوي على عاتقه وذلك من أجل تفادي كل الآثار السلبية التي تنجر عن وقوع حادث جوي وقد تأكدت أهمية التأمين بعدما تناقصت الكوارث الجوية وأيضا بعدما تعتقدت مسئولية الناقل الجوي وتعقد مسئولية حول الأساس الذي يحكم هذه المسئولية فبينما تبني النظام اللاتبني في نقل فكرة الخطأ التعاقدي كأساس لمسئولي تمسك النظام الأنجلوسكسوني بالخطأ المفترض في نقل البضائع والخطأ الواجب الاثبات في نقل الأشخاص في حالة الناقل العام أما في حالة الناقل الخاص فإن الخطأ يكون واجب الإثبات في نقل الأشخاص و البضائع على حد سواء ومعنى ذلك أن النظام اللاتيني يستهدف حماية المضرور على حساب تشديد مسئولية الناقل الجوي بينما النظام الأنجلوسكسوني يوفر ضمانات أكثر لشركات الطيران علا حساب المسافر تشجيعا منه لشركات الطيران وأغلبه شركات من جنسية أمريكية أو البريطانية ونظام ثالث تبني نظرية أخرى أصبح متداول بها حاليا و هي فكرة المخاطر أو تحمل التبعة وحسمت اتفاقية **VARSOVIE** مسألة الأساس الذي يجب أن يحكم نظام المسئولية في النقل الجوي بأن أقرت المسئولية على أساس الخطأ التعقيدي المفترض لكن مافتئ على برتوكول GUATIMALA حتى تجردت هذه المسئولية من فكرة الخطأ التعاقدي المفترض لتصبح مسئولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر وتحمل التبعة .

إن المشروع الجزائري من جهته انظم إلى كل المعاهدات والبرتوكولات السالفة الذكر وهو بدك يأخذ المسئولية الموضوعية الواردة أحكامها في تقنين الطيران المدني الجديد وأعطى لهذا الموضوع القد الكافي من العناية لم يخطى لها التأمين الجوي عموما تأمين المسئولية المدنية في النقل الجوي بشكل خاص ويمكن تفسير أسباب هذا التقصير من جانبه فيما سوف يأتي :

. أ تقنين التأمين الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم ٧٠/٩٥ المؤرخ بتاريخ ١٩٩٥.٠١.٢٥ صدر قبل تقنين الطيران المدني الجديد وبذلك يكون قد سبق هذا التقين .

في تناول أحكام التأمينات الجوية و تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي على وجه الخصوص فاكتفي تقنين الطيران بثلاث نصوص قانونية تمثلت في المواد ١٧٣،١٧٢،١٧١ والتي نصت على إجبارية التأمين من أجل تغطية كافة مسئوليات مستغل الطائرة

* لم يأت المشرع الجزائري بتصورات جديدة على خلاف ماورد في الاتفاقيات الدولية وإنما أكد على تطبيق نصوص هذه المعاهدات الدولية بشكل لا يتعارض من النصوص القانونية في التشريع الجزائري .

*إن توحيد قواعد المسئولية في النقل الجوي واعتبار هذه المسئولية مطلقة يخدم كل الأطراف المعينة بعملية النقل الجوي فهو يخدم بالدرجة الأولى المضرور متعاقدا كان أو من الغير بضمان التعويض لهذا المضرور و لذوي حقوقه ويخدم كل الأطراف المعينة بضمان التعويض لهذا المضرور ولذوي حقوقه ويخدم من جهة ثانية الناقل الجوي الذي يكون قد التزم بتأمين مسئولية اتجاه كل المتعاقدين معه واتجاه الغير ويخدم من جهة ثالثة المؤمن لهده العملية حيث يتيسر على هذا الأخير حساب التعويض بالنظر للعلاقة التأثيرية و التبادلية بين النظام المسئولية في النقل الجوي نظام تأمين مسئولية الناقل الجوي الذي يكون قد ليلتزم بتأمين مسئوليته اتجاه كل المتعاقدين معه و اتجاه

الغير ويخدم من جهة ثالثة المؤمن لهذه العملية حيث يتيسر على هذا الأخير حساب التعويض بالنظر الى الحدود القصوى للتعويض في حالة ثبوت وقوع الفعل الضار ونظر للعلاقة المتبادلة بين نظام المسئولية في النقل الجوي و نظام تأمين مسئولية الناقل الجوي فإن كل نظام يكمل الآخر

فإذا كانت المسئولية تدف إلى تحدد خطأ الناقل الجوي وتقرير التعويض في حالة وقوع الضرر فإن التأمين من جهة يدف إلى ضمان هذا التعويض لكل من أصابه ضرر وهكذا يكون دور المسئولية وقائيا بينما يكون دوره علاجي.

وعن التأمين أكدت عليه غالبية التشريعات والنظم القانونية ومنها التشريع الجزائري في المادة ١٧١ من تقنين الطيران المدني فإن إحلال التأمين محل المسئولية لا يزال محل بنت الفقه والقضاء والتشريع على المستوى الدولي و الخلاف و الاختلاف مردهما تمسك كل دولة باتجاه معين دفاعا منها عن مصالحها في سوق الملاحة الجوية ويتعين النظر في هذه المسألة من بعدها الدولي لمعرفة ما إذا كان من شأن التأمن أن يهون الخسارة عن طريق توزيعها على أعداد كبير من المؤمنين و القول بضرورة إحلال التأمين الجو محل المسئولية لا يجد مبررا أمام

إلزامية التأمين على المخاطر عن النقل الجوي فلا يمكن أن يحل نظام آخر تعلق الأمر بمسألين حيويتين ذات بعدين و دولي ولكل نظام خصائصه و مقوماته ما تجعله يؤثر و يستأثر بالأخر دون الوصول إلي إحلال أحدهما محل الآخر .وماحصل في الولايات المتحدة الأمريكية في ١١ سبتمبر من العام الجاري دليل قطاع على إلتزامية التأمين في مجال العالية للتأمين وإعادة التأمين بتعويض الشركات الطيران LA LOYDS تغطية مخاطر الطيران بحيث التزمت الشركة الأمريكية وضحايا تحطم الطائرات الأربعة التابعة لها من جراء الأعمال الإرهابية ما بريو عن مليوني دولار أمريكي .

استنادا الى كل ما سبق يتعين على المنظومة الدولية مرعاة المسائل التالية :

.ضرورة التزاوج بين نظامي المسئولية والتأمين حتى يخدم نظام النظام الأخرى يشكل لا تنعكس آثار الأول سلبا الثاني .

ويتعين على المشرع الجزائري من جهته أنه يعيد النظر في بعض المسائل ومنها :

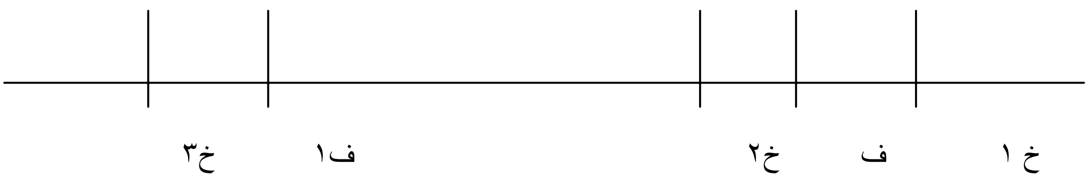
.مراجعة نصوص ومواد تقنين الطيران المدني في الجانب المتعلق بالتأمين بأن يأخذ من تقنين التأمين رقم ٠٧/٩٥ السالف ذكره كل النصوص القانونية المتضمنة الأحكام الخاصة بالتأمين الجوي وشكل ما تعلق منها بتأمين المسئولية .

.ترك الأحكام العامة المتعلقة بالتأمين الجوي لتقنين التأمين ، كما فعل المشرع المصري في القانون في الطيران المصري لسنة ١٩٨١ بحيث ضمنة بكل الأحكام الخاصة بالتأمين الجوي بما فيها من أحكام تأمين مسئولية الناقل الجوي .

ملاحـــق

الملحق / رقم ١

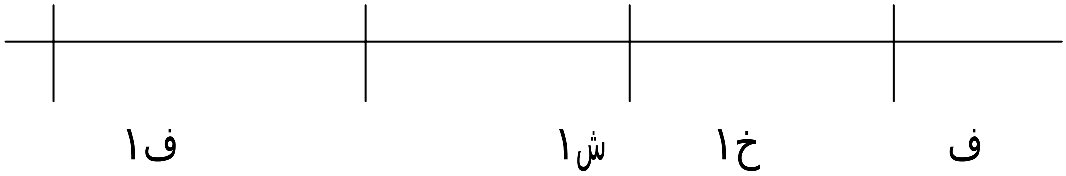
ف ف ١ : مدة الحلاحية
/ / خ : تاريخ تحقق الخطر



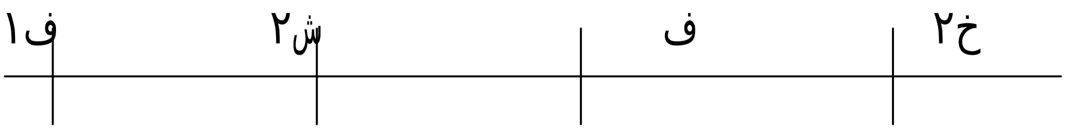
خ١ : خطر غير مضمون
خ٢: خطر مضمون
ح٣ : خطر غير مضمون

الملحق / رقم ٢

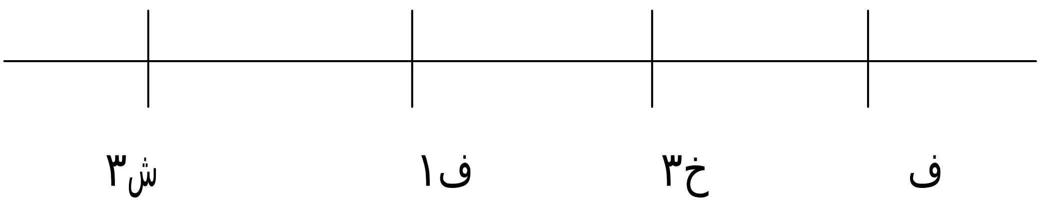
خ : تاريخ وقوع الخطر
ش: تاريخ رفع الشكوى
ف١ف٢: مدة الصلاحية
الحالة الأولى : الخطر = مضمون



الحالة الثانية : الخطر غير مضمون



الحالة الثالثة: الخطر غير مضمون أيضا



الــمراجــع

قائمة المراجع

١)- المراجع العربية:

- الدكتور أبو زد رضوان القانون الجوي قانون الطران التجاري الطبعة لم تذكر ملتزم الطبع والنشر الفكر العربي القاهرة السنة لم تذكر .

- الدكتور إبراهيم أبو النجا التأمين في القانون الجزائري الأحكام العامة الطبعة لم تذر ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر السنة ١٩٩٣.

- الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي مسئولية الناقل الجوي في القانون المقارن الطبعة الثانية دار النهضة العربية القاهرة السنة لم تذكر .

- الدكتور جلال وفاء محمدين دروس في القانون الجوي الطبعة لم تذكر الدار الجامعية بيروت السنة ١٩٨٩.

-الدكتور رفعت فخري الوجيز في القانون الجوي الطبعة لم تذكر جامعة عين الشمس القاهرة السنة ١٩٨٨

- الدكتور راشد التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري ١٩٨٠ الطبعة لم تذكر ديوان المطبوعات الجزائر السنة ١٩٩٢.

-الدكتورة سمحة القليوبي قانون الطيران التجاري الطبعة لم تذكر دار النهضة العربية القاهر السنة لم تذكر .

-الدكتورة سمحة القليوبي قانون الطيران التجاري الطبعة لم تذكر دار النهضة العربية القاهر السنة ١٩٨٩

- الدكتور محمد حسنين الوجيز في نظرية الحق بوجه عام الأشخاص والأموال والإثبات في التقنين المدني الجزائري الطبعة لم تذكر دار النشر المؤسسة الوطنية للكتاب الجزائر السنة ١٩٨٥ .

-الدكتور مختار محمود بربري قانون الطيران وقت السلم الطبعة لم تذكر دار الفكر العربي القاهرة السنة ١٩٨٥.

-الدكتور محمد فريد العربي القانون الجوي النقل الجوي الطبعة لم تذكر الدار الجامعية للطباعة والنشر بيروت السنة لم تذكر .

- الدكتور مراد منير فهيم القانون الجوي النقل الجوي الطبعة لم تذكر دار النهضة العربية ، القاهرة السنة لم تذكر .

- الدكتور عباس حلمي العقود والأوراق التجارية الطبعة لم تذكر ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر السنة ١٩٨٣.
- المستشار عدلي أمير خالد عقد النقل الجوي الطبعة لم تذكر منشأة المعارف الإسكندرية السنة ١٩٩٧ .
-الدكتور علي علي سليمان دراسات في المسئولية عن الأشياء ..... في القانون المدني الجزائري الطبعة لم تذكر ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر السنة ١٩٨٤.
- الدكتور عبد الرزق أحمد السنهوري الوسط في شرح القانون المدني الجزء السابع الطبعة لم تذكر دار النهضة العربية القاهرة السنة ١٩٨٩ .
- الدكتور عبد الرزاق بن خروف التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري الجزء الأول التأمينات البرية الطبعة لم تذكر مطبعة حيدرة الجزائر السنة ١٩٨٩.
- الدكتور العطار عبد الناصر التوفيق التأمين في العشرية الإسلامية و القانون المدني الطبعة لم تذكر النشر القاهرة السنة ١٩٩٤.
- الدكتور فريد العربي القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية السنة ١٩٩٧ .
- الدكتور همام محمد محمود والدكتور محمد حسين منصور مبادئ القانون المدخل الى القانون والالتزامات الطبعة لم تذكر منشاء المعارف الإسكندرية السنة لم تذكر.

- اللات :

- الـلة الفرنسية للنقل الجوي الدولي مجموعة النشر الفرنسية للطيران الدولي السنة ١٩٨١.
- دورية خاصة بتاريخ شركة الخطوط الجوية الجزائرية عن قسم الأرشيف مديرية الإعلام التابعة للشركة السنة ١٩٩٢ .
- وثيقة تمثلية لشركة آنتينا لطيران تعرف بالشركة عن مدرية الوسائل البشرية جانفي ٢٠٠١
- وثيقة تمثلية لشركة الخطوط الجوية الخليفة تعرف بالشركة المديرية العامة سبتمبر ٢٠٠١

-محاضرات :

-الدكتور عبد العزيز بوجلاب ، مسئولة الناقل الجوي ، محاضرة ملقاة في الصالون الوطني الأول للنقل ، مكتبة الحامة ، الجزائر ، ١١ مارس ٢٠٠١.

-السيد عمر أجير ،إعادة تأمين الخطر الجوي ، إطار سامي لدى الشركة الجزائرية للتأمينات **CAAT** .
- الدكتور لخضر بن عزي ، محاضرات في التأمين ، معهد الحقوق ، جامعة الجزائر .

٢)- المراجع باللغة الفرنسية :

- Professeur : COSTANT ELIASHBERG responsabilité civile et assurances, édition argus ; Paris, France.
-
- Professeur : FAVRE ROCHEX ET GUY COURTIER le droit u contrat d'assurance terrestre, librairie générale e droit de paris, édition 1998.
-
- Professeur JEAN HEMAR, théorie et pratiques des assurances terrestre, édition Paris 1924.
- Professeur LAMBERT FAIVRE, réflexions sur la nature juridique des assurances de responsabilités, mélange Vincent – dalloz.1981
- Professeur LOUIS CARTOU le droit aérien, éditions de presses universitaires France 1963.
- Professeur LAMBERT FAIVRE - YVONNE, le droit des assurances éditions Louvain, France, 1979.
- Docteur LEILA ABELADIM : la privatisations d'entreprises publiques ans les pays du maghreb Maroc-Algèrie-Tunisie les éditions internationaes réghaia ; 1998 Alger.
- Professeur : MATOUK HERNI, les assurances aériennes, éditions Paris, 1971.
- Docteur M.G.FOLLIOT : droit e transport aérien, institut aéronautique Mermoz version 3, édition 1996. France.
- Professeur MICHEL POURCELET : le transport aérien international et responsabilité, les presses de l'université e Montréal, 1964.
- Professeur VINCENT FRANCOIS : assurances et responsabilité professionnelles, éditions dalloz, 1991.

-اللات باللغة الفرنسية :

- le jeune indépendant, accident et responsabilité aérienne, revue hebdomadaire, n°12 Alger.
- Le phare : journal maghrébin es transports et &changes internationaux, n°22 et n°23, février ; Alger.
- Revue Algérienne des assurances . UAAR.

مذكرات :

- Monsieur ABDELMADJID MERKOUCHE : mémoire e fin d'études Post-graduation le risque aérien, aviation et conditions de tarification 1999.

- محاضرات :

- Monsieur BENNALEGUE ABDELADIM : la logistique du transport, premier salon du transport en Algérie. Alger : le 11.03.2001.
- Monsieur AMINE METERFI, le fret aérienans la chaîne u transport, 1er salon du transport en algérie. Le 11.03.2001.

قائمة النصوص التشريعية

١- قائمة النصوص التشريعية باللغة العربية

- التقنين المدني الصادر بموجب الأمر رقم ٥٨-٧٥ المؤرخ في ١٩٧٥.٠٦.٢٦ مستخرج من الجريدة الرسمية العدد ٧٨ السنة١٩٧٥.

- التقنين التجاري الصادر بموجب الأمر رقم ٥٩.٧٥ المؤرخ في١٩٧٥.٠٦.٢٦ مستخرج من الجريدة الرسمية العدد ١٠١ السنة ١٩٧٥

تقنين التأمينات المؤرخ ١٩٨٠.٠٨.٠٩ مستخرج من الجريدة الرسمية العدد ٣٣ السنة ١٩٨٠.

- تقنين التأمينات الصادر بموجب الأمر رقم ٩٥- ١٩٩٥ المؤرخ في ١٩٩٥.٠١.٢٥ مستخرج من الجريدة الرسمية

العدد ١٣ السنة ١٩٩٥.

- تقنين الطيران المدني الصادر بموجب الأمر رقم ٩٨-٠٦ المؤرخ ١٩٩٨.٠٦.٢٧ مستخرج من الجريدة الرسمية العدد ٤٨ السنة ١٩٩٨ .

التقين المتضمن القواعد المتعلقة بالطيران المدني الصادر بموجب الأمر ٢٠٠٠-٠٥ المؤرخ في ٢٠٠٠.١٢.٠٦ مستخرج من الجريدة الرسمية العدد ٧٥ السنة ٢٠٠٠ المعدل والمتهم لتقنين الطيران رقم ٩٨-٠٦

- المرسوم التفييدي رقم ٩٥-٣٩٩ في ١٩٩٥.١٠.٣٠. مستخرج من الجريدة الرسمية العدد ٦٥ السنة ١٩٩٥ والمتضمن صلاحيات المجلس الوطني للتأمين .

- المرسوم التفيذي رقم ٩٥-٣٤٠ المؤرخ في ١٩٩٥.١٠.٣٠ مستخرج من الجريدة الرسمية

العدد ٦٥ السنة والمحدد شروط منح وسطاء التأمين الاعتماد والأهلية والمهنة وسحبه منهم المكافأة والمراقبة .

- المرسوم التنفيذي رقم ٩٥-٤٣١ في ١٩٩٥.١٠.٣٠ مستخرج من الجريدة الرسمية العدد ٦٥ السنة ١٩٩٥ والتضمن القانون الأساسي للوكيل التأمين .

المرسوم رقم ٨٠-٣٤ المؤرخ في ١٩٨٠.٠٢.١٦. والمتعلق بتحديد شروط تطبيق المادة السابعة من الأمر رقم ٧٤-١٥ المؤرخ في ١٩٧٤.٠١.٣٠ والمتعلق بنظام التعويض عن الأضرار والتأمين ضد حوادث المرور .

٢ قائمة النصوص التشريعية باللغة الفرنسية :

- Loi du 13 juillet 1930 relative au contrat d’assurance
Modifiée par la loi du 6 juin 1942 et l’ordonnance
Du 7 janvier 1959 (législation française d’assurance)

الاتفاقيات والمعاهدات الدولة

- اتفاقية فارسوفي وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الصادرة بتاريخ ١٩٢٩.١٠.١٢ والمتضمنة واحد وأربعين مادة .

-برتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الموقع بتاريخ ١٩٥٥.٠٩.٢٨ والمتضمن سبعة عشرة مادة تم بموجبها تعديل نصوص اتفاقية وارسو وعشر مواد تم بموجبها تطبيق الاتفاقية بعد تعديلها

- اتفاقية جواد لاخار: المملكة لاتفاقية وارسو والمتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد بتاريخ سبتمبر ١٩٦١و المتضمنة تامنية عشر مادة

- برتوكول جواتيمالا : المكمل لاتفاقية وارسو المعدلة برتوكول لاهاي الموقع بتاريخ ١٩٧١.٠٣.٠٨ المتضمن خمسة عشر مادة معدلة الاتفاقية الأصلية واحدي عشر مادة مطبقة الاتفاقية بعد تعديلها .

الفهرس

الفـهـرس